

# RECUPERACIÓN DE LOS RESTOS DE UN CAZA "POLIKÀRPOV" CAIDO EN EL PUEBLO DE "EL MOLAR". DESCRIPCIÓN DE LOS HALLAZGOS.

Autor: *Isaac Montoya Salamó*

Comenzaremos por hacer una somera descripción del escenario y de su situación geográfica respecto al que antaño fuera el Frente de Gadesa. El Molar es un pueblo de 300 habitantes situado en la orilla izquierda del Ebro y a tan sólo seis kilómetros de éste, lo que, en aquel entonces, le situaba en la inmediata retaguardia. Tanto el propio escenario de la batalla como su retaguardia están enclavados en una zona rural, salpicada de pequeñas aldeas, distantes entre sí entre seis y doce kilómetros.



*Una de las piezas halladas, correspondiente a los engranajes de una magneto.*

La orografía es muy agreste, con predominio de Sierras abruptas. La economía de la región se basa en el cultivo del olivo, la vid, el almendro y la avellana. Los campos de frutales serpentean paralelos al gran curso fluvial. Debido a lo tortuoso del terreno, se cultiva en terrazas, construidas en tiempos inmemoriales, que se sustentan mediante contrafuertes de piedra, de la que tan generoso es el suelo. Gadesa y Corbera d'Ebre, que se consideran el epicentro de la gran batalla, se encuentran a treinta y cinco o cuarenta kilómetros de El Molar. En este escenario, se batieron los dos grandes ejércitos durante tres meses y medio, ininterrumpidamente, significando finalmente el canto de cisne para la República, a causa de la gran superioridad material del ejército franquista.

## HALLAZGO DEL PRIMER SINIESTRO.

Fue en el verano de 1938 cuando se tuvieron informes, por primera vez, del avión republicano caído a finales de la Batalla del Ebro en las cercanías de El Molar, aun cuando nadie pudo informar del tipo de aparato, la fecha del siniestro y las causas del mismo. Los vecinos testigos de los hechos sólo sabían que, durante todo el verano de 1938, se produjeron numerosos combates aéreos en la vertical del mismo pueblo, por lo que les resultaba imposible recordar el día exacto en que cayó el avión, aun cuando todos estaban de acuerdo en que fue a finales de la Batalla del Ebro, más o menos en el mes de noviembre.



*Una vista general de El Molar.*

Además, por esos días cayeron otros dos aparatos en las cercanías. De ellos nos ocuparemos, en sendos capítulos, más adelante.

Después de muchas entrevistas, al fin se contactó con un testigo que sabía a ciencia cierta donde había caído el aparato y quien gustosamente se brindó a desvelar el punto exacto de colisión del aparato. Este se encontraba a unos dos kilómetros del pueblo. Se trataba de un lugar quebrado y difícil, dominado por bosques de pino mediterráneo, salpicado de terrazas plantadas de olivos, que no se cultivaban desde antes de la guerra y que, al cabo de los años, se habían convertido en parte del mismo bosque. La impresión fue de desengaño, ya que sólo se veían pequeños fragmentos de metal retorcido, sin aparente interés. Hay que tener en cuenta que ya habían pasado por allí los chatarreros y se habían llevado, como mínimo, el 99% de los restos. Así pues, tocaba encontrar el 1% restante y sacar de él toda la información posible.

## **DESCRIPCIÓN DE LOS PRIMEROS HALLAZGOS Y CONCLUSIONES EXTRAÍDAS**

Lo primero que se halló a simple vista fueron las grapas metálicas que, unidas entre sí, engarzan los proyectiles para formar la cinta de munición que alimenta la ametralladora.



*Primeros restos hallados: las grapas de la cinta de munición.*

Estas grapas pasaron a ser un componente típico de todo siniestro investigado. Se hallaron también cartuchos del calibre 7,62, de claro origen soviético, aun cuando la mayoría habían reventado por efecto del incendio del aparato. No solo reventaron las vainas de los proyectiles, también lo hicieron los proyectiles explosivos y trazadores, hallándose varios de ellos.



*Uno de los cartuchos encontrados.*

Se trataba de un caza republicano y no de un bombardero, ya que todos los testimonios coincidían en señalar que se trataba de un avión "pequeño". Sin embargo lo mismo podía ser un I-15 (biplano) que un I-16 (monoplano). Muchos meses hubieron de transcurrir, hasta que se cayó en la cuenta de que estos dos cazas utilizaban ametralladoras distintas que se alimentaban con el mismo tipo de cartucho, de 7,62 (del mismo calibre, pero como se verá en modalidades distintas). Las ametralladoras PV1 del I-15 se alimentan con munición 7,62 de latón corriente, pero con el culote reforzado, mientras que las extra-rápidas "ShKas" del I-16, de una altísima cadencia de tiro, precisan un cartucho especial, estampado en acero cobreado, y con una carga de propelente muy superior a los cartuchos corrientes. De ahí que el culote de estos cartuchos, también reforzados, vayan marcados con las letras cirílicas SH, que es el acrónimo de "ShKas", para evitar peligrosas confusiones. Y en efecto, la letra cirílica SH se veía en los culotes de los restos de munición hallados. Hay además munición marcada con la letra T de Tula: Tulski Patroniy Zavod o lo que es lo mismo, Fábrica de cartuchos de Tula. Esta munición aun no llevando el símbolo SH es también del tipo "ShKas", estando rigurosamente prohibido tirar con cualquier tipo de arma recamarada para el 7,62X54 R, bajo riesgo de graves daños en las armas y en los usuarios.

De este modo se puede afirmar, sin lugar a dudas, que nuestro avión era un I-16 (Mosca). La cantidad de grapas (eslabones) recogidas bastó para montar una cinta de ametralladora de cuatro metros, aun cuando muchas estaban retorcidas, al haber estallado la munición por efecto del incendio del aparato. El siguiente hallazgo (y a simple vista) fue un bloque rectangular de forma curvada, en baquelita de color teja. Se trataba de la caja de conexiones eléctricas del encendido, en la que, en sus correspondientes bornes, van atornillados cables de cobre, revestidos de un material aislante negro brillante. En uno de sus lados figura, en cirílico, la inscripción "C.C.C.P. KAUCHU 5411" y otro número ilegible, por haberse derretido y ennegrecido el material.

Se siguen sucediendo los hallazgos y los meses. Finalmente se decide invertir en la compra de un detector de metales, pues facilitará en grado sumo la búsqueda, ya que la mayor parte de los restos están enterrados. La herramienta es tan efectiva que permite determinar el área exacta del impacto del aparato, siendo las detecciones más intensas cuanto más cerca se está del punto de colisión. Por aquel entonces, apareció uno de los soportes o pletinas donde se monta el dispositivo necesario para que funcione uno de los instrumentos de a bordo. Se trata de una pieza plana y de unos ocho centímetros, de latón y con un baño de aluminio, como corresponde a una pieza típica de relojería. De su centro sobresale un eje de acero en el que va embutido un piñón que acciona una semi-rueda dentada, de movimiento oscilante (lateral). Lamentablemente, hasta el momento ha sido imposible determinar a qué instrumento pertenece, pero se puede afirmar que no tiene nada que ver con el reloj de horas de abordo.

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

Las detecciones se suceden y aparecen toda clase de piezas pequeñas: tornillos de precisión, tuercas del bloque motor, arandelas, engrasadores, muelles y un largo etc. Todo ello se recoge, se limpia y se clasifica cuidadosamente. A una distancia considerable, se halló (a simple vista) la típica hebilla en acero galvanizado del cinturón de seguridad, así como unos tubos cuadrados de dural, pertenecientes a la estructura interna del avión, además de una polea loca, de las asistidas por rodamientos. Esta polea, en concreto, se aloja en la cuaderna nº 11, junto a otra polea gemela, casi al final del fuselaje. Su misión es asistir los cables de acero que accionan el timón de dirección. Al desmontar la susodicha polea para su limpieza, pudimos comprobar que se componía de un herraje de acero, sujeto al cual, mediante tornillos y tuercas, se encuentra la polea articulada, protegida por un carenado de chapa de aluminio. En su interior hallamos dos pequeños rodamientos de tipo oscilante, fabricado en Suecia por la firma SKF, de dos centímetros de diámetro. En el resto de las piezas se observan inscripciones hechas a punzón de origen ruso y, concretamente, un rombo con la letra cirílica que se lee IU, además de otro rombo con la cifra 3 en su interior. Esta última inscripción se observó también en unas planchas de duraluminio remachado, que aparecieron desperdigadas por aquellos contornos. La primera de estas planchas medía 19 x 12 cm, mientras la segunda, de forma trapezoidal, era de 14 x 12 cm. En otra pieza, desenterrada casi 12 meses más tarde, apreciaremos el mismo rombo con el mismo controlador de calidad (2/30). Según veremos, esta última pieza tendrá una importancia capital para nuestra investigación.



Así, después de constatar que se trataba de un I-16, había que averiguar si era del tipo 5, 6 o 10. La respuesta se hizo esperar casi un año. El caso fue que al tamizar los miles de pequeños fragmentos de chapa de aluminio, descubiertos con el detector, llamó la atención uno de ellos, ya que, a pesar de su mal estado, parecían apreciarse en él letras y números. En efecto, se trataba de una pequeña plancha de 5,7 x 3 cm, que resultó ser la placa de fabricación de la célula del avión.

Una vez limpia y enderezada, se pudieron leer perfectamente los siguientes datos (escritos con caracteres cirílicos):

ZAVOD (*fábrica*) 21 SERIA (*serie*) 354, N° 107;

seguía el código del controlador de calidad: 2/30, y a continuación, la fecha de montaje: 25-03-38



*La placa aludida.*



La "zavod" (fábrica) 21 estaba ubicada en Gorki (Nizni Nóvgorod) y se la conocía con el nombre de SERGO ORDZONIKIDZE, en honor al ilustre revolucionario bolchevique. En esta ciudad estaba, asimismo, la oficina de diseño de NIKOLÁI NIKOLÁIEVICH POLIKÁRPOV, célebre ingeniero aeronáutico, creador del I-16, entre otros muchos diseños. Estos valiosos datos permiten demostrar, fehacientemente, que se trataba de un I-16 y no de otro tipo de aparato, ya que la 21 de Gorki, en esos años, montaba únicamente el I-16.

Pero, hilando más fino, podemos aseverar que el avión que investigamos era del tipo 10, ya que, al consultar la documentación existente, veremos que el 25 de diciembre de 1937, Kliment Voroshílov ordenó con carácter de urgencia la conversión de la línea de montaje del tipo 5 a la del más avanzado tipo 10 en la GAZ 21. El director de la planta, Y. M. Miróshnikov, respondió que la conversión se había planeado para dentro de un año, pero le conminaron para que lo hiciera en... ¡DOS DÍAS! Y, efectivamente, el día de año nuevo de 1938 salió de la planta el primer avión de prueba del I-16, tipo 10, en que se hicieron las pertinentes pruebas, en el suelo, de las ametralladoras (recordemos que el nuevo modelo montaba cuatro ametralladoras) y el día 11 de enero voló por primera vez este prototipo, a los mandos de Stépan Suprún.

En el mes de marzo de 1938, ya salían de la línea de montaje los primeros ejemplares de serie, que serían enviados a España. Entre éstos se encontraban los aparatos con los números de fábrica 107 y 124 que fueron hallados a relativamente pocos kilómetros el uno del otro. Como se puede suponer, el avión que nos ocupa no llegó a España hasta agosto de 1938, a punto para el choque del Ebro y aquí caer derribado.



## LAS INEVITABLES PREGUNTAS

Llegados a este punto, se plantean una serie de preguntas de muy difícil contestación: ¿Quién pilotaba este aparato? ¿En qué escuadrilla estaba encuadrado? ¿Cuál era su matrícula? ¿En qué circunstancias fue derribado? ¿Qué día? ¿Sobrevivió el piloto? Nunca se planteó la posibilidad de investigar todo ello, por parecer casi imposible, teniendo en cuenta, sobre todo, la gran cantidad de aviones caídos en el Ebro. Sin embargo, leyendo el libro de Francisco Tarazona "Yo fui piloto de caza rojo", en la página 250 y refiriéndose a los combates sostenidos el 02-11-38, se lee textualmente:

"Dormí solo en mi cuarto. La cama de Paredes estaba vacía. Hoy le derribaron. Se desplomó en las montañas, cerca de pueblito de García (*García dista sólo 5 km de El Molar, N. del A.*). Unos campesinos recogieron su cuerpo y un auto del Ejército de Tierra lo llevó al hospital. Tiene a base del cráneo fracturada. Le efectuaron una operación delicadísima. ¡Dios quiera que se salve!".

También se dice en la página 253:

"En el campo no estaba el saguntino Paredes. Meroño me dijo por teléfono que él lo había acompañado hasta el momento en que cerca de Molá (*en aquel tiempo así se llamaba el pueblo de El Molar, tal y como muestran los mapas de la época, N. del A.*) había intentado tomar tierra. Iba con el motor parado. El lugar era montañoso. Paredes quiso tomar tierra en una de las márgenes del Ebro, pero, al virar, se le desplomó el "Mosca". Se pudo lanzar en paracaídas, pero había que salvar los aviones".



*Francisco Paredes.*

A simple vista, parece claro que el avión investigado y el del relato de Tarazona son el mismo. Sin embargo, debemos recordar que en la zona había dos aparatos siniestrados más. De ahí que se impusiera un examen concienzudo de las piezas de los otros dos aparatos, por si alguno de ellos resultaba ser otro "Mosca". La investigación determinó que uno era un I-15 "Chato" y el otro un Fiat CR-32 "Chirri". Esto lo atestigua el hecho de que en el lugar de la colisión del Fiat con el suelo se halló munición del 12,70, marcada SMI 1936 (*Societá Metallurgica Italiana*) así como eslabones de los usados para alimentar sus ametralladoras, con la marca MB (Mitragliatrice Breda). En cuanto al "Chato" se hallaron muchos eslabones, que, por cierto, son muy diferentes a los del "Mosca", eso por no hablar de la munición encontrada, que es del calibre 7,62, pero con vaina de latón y sin el marcaje SH que la identificaría como munición de la ametralladora ShKas. Hay otras pruebas que lo corroboran, pero no es nuestra intención cansar innecesariamente, redundando sobre el tema.

Así, sólo nos queda por saber cuál era la matrícula del I-16 de Paredes. Ésta nos la facilita el diario de la Escuadra de Caza, el CM-264 de la 3ª Escuadrilla del Grupo 21.

Queda por tratar un asunto interesante, la llegada a España de ese avión, en qué navío y fecha. Si se consultan las listas de material de guerra entregado a la República por los soviéticos, veremos que en las travesías efectuadas por los mercantes republicanos, concretamente en las 50, 51 y 52, se entregaron, entre otros materiales, 90 (noventa) I-16 "Supermoscas" del tipo 10 de cuatro ametralladoras del modo siguiente:

Travesía nº	Navío	Partida	Llegada	Material transportado	Cantidad
50	Aín el Turk	06-13-38	06-27-38	Polikárpov I-16 fighters	25
51	Winnipeg	07-14-38	07-24-38	Polikárpov I-16 fighters	65
52	Bougaroni	¿?	08-11-38	Polikárpov I-16 fighters	65

*Nota: Los 65 I-16 estaban repartidos entre las travesías nº51 y nº52, sin poder especificar el número exacto de aparatos en cada una de ellas.*

Esto nos servirá para saber en qué navío llegó "nuestro" I-16, ya que, teniendo en cuenta que conocemos su matrícula española, CM-264, una de las numeraciones más altas registradas en España, pues la más alta conocida es la CM-276, lo lógico es pensar que el avión que nos ocupa llegó en el último envío, es decir, en el número 52, en el mercante Bougaroni, con lo cual los aparatos de este envío llegaron el 11-08-38 a Francia.

Además hemos podido averiguar que, y merced a un parte del aeródromo de Reus con fecha de 23-08-38, que la 3ª Escuadrilla del Grupo 21 recogió el día 23-08-38 en Figueras los CM-249, 254, 263, 264, 265, 262, 261, 273, 268, sustituyendo éstos a la mayoría de los aparatos que tenía dicha escuadrilla, y que, a su vez, había recogido el día 03-08-38. De éstos nuevos aparatos reconocemos entre otros, los CM-264 de Fco. Paredes, CM-262 de A. Sanz Bocos, CM-261 de L. Sirvent Cerrillo, etc. pues los aviones se iban matriculando por riguroso orden de llegada.

Es extraño no obstante, la omisión de la llegada de todos éstos aparatos por parte de Tarazona, lo que no debe sorprendernos, ya que no sería ésta la última contradicción, omisión o error en su libro, como, por ejemplo, los supuestos 1.000 HP de su "Mosca". Ni el suyo, ni ningún otro, tuvo jamás esa potencia en España, pues, de ser así, otra hubiera sido, tal vez, la canción de la aviación republicana.

Volviendo al tema de la recuperación de piezas y restos, se va notando el progresivo descenso en la cadencia de los hallazgos. Se va agotando el yacimiento y cada vez cuesta más encontrar una nueva pieza. Los meses pasan tediosamente, a razón de tres horas diarias de búsqueda. La falta de nuevos resultados hace que se imponga un paréntesis en la exploración. Debe tenerse en cuenta que habían pasado tres años, a una media de tres horas diarias de búsqueda.

## **GRAN INCENDIO FORESTAL.**

En el verano de 1991 se produjo un terrible incendio forestal. Se inició en la vecina población de La Torre de l'Espanyol. Entre esta población y El Molar hay un importante macizo montañoso, muy escarpado, llamado *Els Comuns*, en el que el incendio se tornó incontrolable en muy pocas horas. La sequedad reinante y las altas temperaturas hicieron el resto, calcinándose más de 4.000 hectáreas de bosque y monte bajo. Por si la situación no fuera lo suficientemente grave, vinieron a complicarla las deflagraciones producidas por los miles de artefactos explosivos de toda clase que aún permanecían esparcidos por aquellas montañas desde la Guerra Civil. El riesgo para los hidroaviones y helicópteros contra incendios era más que evidente, por lo que hubo que extremar las precauciones, con el consiguiente menoscabo de la eficacia en la extinción del incendio.

Resultaba un tanto surrealista y hasta de un dramatismo teatral la visión de los efectivos aéreos bombardeando con miles de litros de agua, al tiempo que, por otra parte, aquellas terribles llamas calcinaban hectárea tras hectárea, con el continuo ruido de fondo de las explosiones y el crepitar de la munición. De tanto en tanto, se producía una explosión más estruendosa que las anteriores, horrísona, por el estallido, seguramente, de un proyectil de artillería de gran calibre.

Cuando todo terminó, en lugar de las verdes montañas, se ofrecía una visión apocalíptica de lo poco que quedó, negro y sucio, mostrándose aquellas sierras en toda su triste desnudez.

A los quince días de apagado el incendio, se procedió a inspeccionar de cerca los efectos del fuego en la zona del siniestro que investigaba. El panorama era sumamente triste y aún humeaba algún que otro rescoldo aislado. La zona era casi irreconocible, pues todo el paisaje había cambiado radicalmente. Tuvo la virtud de abstraernos de aquella tristeza el ver una esfera de metal semienterrada al pie de los restos totalmente calcinados de una mata carrasca. Sorprendentemente se trataba de la esfera del altímetro del avión, en la que, con caracteres cirílicos, se leía la palabra VISOTÁ (altura). La esfera es de latón estampado, con los signos en relieve negativo, graduada en miles de metros de 0 a 12.000. Todo el perímetro exterior aparece dentado, para poder situar el altímetro a cero, mediante el pertinente giro de la esfera, cualquiera que sea la altura sobre el nivel del mar del aeródromo en que se aterrice. Ante esta situación, se decidió reanudar la búsqueda, pues podían haber aflorado más restos.



*La esfera del altímetro en cuestión.*

## **NUEVOS HALLAZGOS.**

Se emprendió de nuevo el rastreo de piezas y, con la natural sorpresa, se comprobó que, en el mismo lugar en que se había buscado y rebuscado, empezaron a aparecer piezas y fragmentos del avión, como si alguien se hubiera entretenido en esparcirlos deliberadamente. La causa residía en que, una vez desaparecidas las cenizas por la acción del viento, el terreno había quedado mondo y lirondo, dejando a la vista todo lo más pesado, al no haber ya vegetación que lo camuflara. En estos primeros días de esta segunda fase, se excavó, muy cerca del lugar del impacto, la recámara del cañón de un arma, perteneciente, sin duda, a una de las ametralladoras del aparato.





*La recámara de las Shkas.*

A esta recámara le falta en realidad el resto del cañón que, o bien debió partirse por el golpe contra el suelo, o bien, lo rompió el chatarrero mientras desguazaba la ametralladora. La pieza en cuestión sólo mide 12 x 2,6 cm y le falta más del 90% del cañón. Una vez limpia, se pudo comprobar, por los punzones del control de calidad, que fue fabricada en los arsenales estatales de Tula. Todo el punzonado consiste en una estrella de cinco puntas y las inscripciones KHRM, DB 187 (todo ello en caracteres cirílicos) así como el número de serie 5332. Tal y como suponíamos el cartucho 7,62 x 54 R encajó a la perfección al introducirlo en la recámara. Ahora sólo restaba asegurarse de que pertenecía al avión. Fue tarea fácil al cotejar la recámara con el manual de despiece de una Shkas.

Unos dos bancales más abajo del lugar en que se encontró la recámara, se desenterró otra esfera, totalmente retorcida, pero, al ser de latón, metal dúctil donde los haya, se pudo enderezarla con éxito (y maña), comprobando que se trataba de la esfera de la brújula, ó compás, dividida en cuatro sectores, marcados con las letras latinas N S E y W, o signos internacionales de los cuatro puntos cardinales.



*La esfera del compás.*

Un tiempo más tarde se excavó la última esfera hallada en este siniestro, correspondiente, esta vez, al variómetro del aparato. Al igual que la anterior, ésta se encontraba también totalmente deformada, pero no habrá tanta fortuna, como en la anterior, a la hora de enderezarla, pues estaba muy doblada y machacada.



*El variómetro.*

Aun así, se la consigue recuperar con una cierta dignidad, apreciándose la gradación y la consiguiente leyenda (en caracteres cirílicos): PODIOM SPUSK MET/SEK (SUBIDA BAJADA en metros/s). La graduación es: 0 10 20 30, en la mitad superior de la esfera (para la subida) y 0 10 20 30 en la mitad inferior (para la bajada).

Parece que la fortuna nos asiste en la búsqueda, ya que desde su reanudación y en poco más de un año, se han incrementado los hallazgos con tres esferas pertenecientes a los instrumentos de a bordo, la recámara de un cañón de ametralladora y otras piezas menores, tales como tornillería de los instrumentos de vuelo, algún engranaje del motor en buen estado de conservación y algunos fragmentos de un rodamiento a bolas de respetable tamaño, al parecer, perteneciente al eje principal del motor, pero sin confirmación fehaciente. Unos cuantos meses más serán necesarios para encontrar una de las corazas de alimentación de una de las ametralladoras, concretamente, la del plano derecho, según un manual del I-16 de aquella época. Esta coraza se compone de una carcasa en acero soldado, la cual va acoplada a la ametralladora y la alimenta mediante dos rodillos que hay en su interior, asistidos por rodamientos. Dichos rodillos hacen correr la cinta hasta la recámara del arma. Si por un extremo la coraza se conecta a la ametralladora, por el otro lo hace con una canaleja de acero soldado que comunica con las tolvas de la munición. El proceso de restauración fue bastante delicado, debido a que la carcasa se encontraba revirada por los golpes recibidos. De ahí que costara lo suyo poder sacar los rodillos del interior de la coraza, debido a la dureza del temple de la chapa de acero. Una vez conseguido sólo fue cuestión de limpiar debidamente los cojinetes, los cuales funcionaron a la perfección, sin problema alguno. En ellos se aprecia la marca de fábrica 1 GPZ. De esta marca se deduce que se fabricaron en la PIÉRVI GOSUDARTSVIENNY PODSHINNIKIY ZAVOD, IMIENI "KAGANOVICHA" (1ª Fábrica Estatal de Rodamientos, "Kaganóvich").

### **EPÍLOGO: EL FINAL DE UN LARGO CAMINO DE BÚSQUEDA (1988.1994)**

Puede decirse que el hallazgo siguiente es como si fueran los estertores finales de una larga, aun cuando altamente gratificante labor de búsqueda. Fue el caso que el detector de metales dio una señal muy débil, apenas audible, encima de uno de los numerosos márgenes de piedra que allí se encuentran. La señal era tan débil que casi se pasó por alto. El caso es que después de retirar unas piedras, la señal se hizo más franca, por lo que se descarnó de piedras el margen, hasta que aparecieron dos fragmentos del bloque motor con sus engranajes y piñones embutidos. Más adelante, con la inestimable ayuda de un antiguo mecánico de estos aviones y de un manual de estos motores, deduciremos que pertenecía a una magneto.



*La pieza en cuestión.*

Después de mucho trabajo y paciencia se logró desmontar todas las piezas, librarlas del óxido y aceitarlas para asegurar su conservación. Del conjunto de piezas desmontadas, cabe destacar cinco rodamientos a bolas, de los que dos mostraban grietas, aun cuando todos trabajan bien.



Como nota curiosa, dos de ellos son de factura sueca (SKF), mientras que los otros tres se fabricaron en la Unión Soviética: dos de ellos en la 1GPZ (véase más arriba el significado de esta sigla) y el otro en la 2 GPZ, ambas fábricas ubicadas en Moscú. Por otro lado, tenemos tres engranajes en buen estado, con la señal de algún que otro golpe, lo que no es de extrañar. Finalmente, los dos fragmentos del bloque motor, de duralumino y muy desagradecidos de limpiar, aun cuando, al final, y ya montadas las piezas, lucen muy dignas. Como el lector se puede imaginar, hacia 1993 se empezó a espaciar cada vez, más los viajes a los *Tossals*, que es como se llama la partida donde se encuentra el lugar de este siniestro. Ello se debía a que pasaban los meses sin lograr hallazgo alguno. De hecho, era ya un hábito el ir hacia aquellas montañas. Aún así hubieron de transcurrir muchos meses antes de darlo por terminado definitivamente, dar por agotado este siniestro en algún momento de 1994...¡Y comenzar una nueva andadura en el siguiente!

*Artículo original en <http://scw.aviadoresvirtuales.org/modules.php?name=News&file=article&sid=307>*