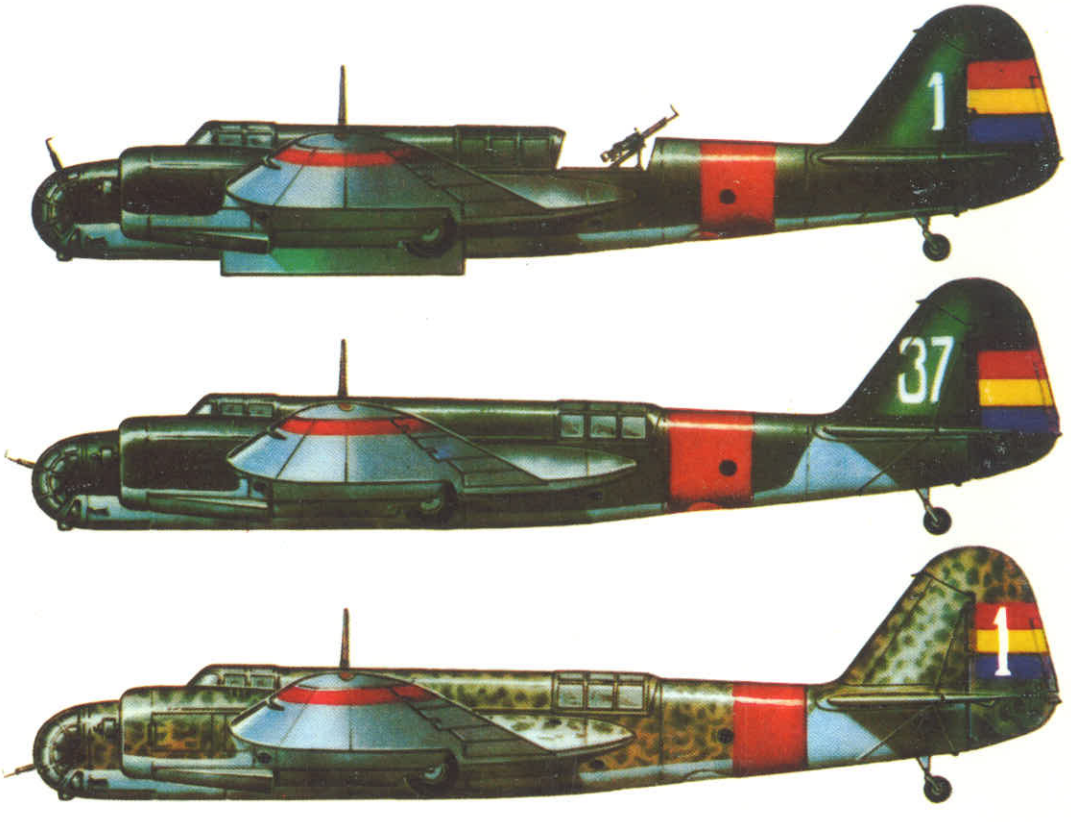
ALAS GLORIOSAS



BOLETIN INFORMATIVO 13

ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA A.D.A.R

ALAS GLORIOSAS

ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA • DIRECTIVA NACIONAL •

BOLETÍN INFORMATIVO DE LA
ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

A.D.A.R.

Paseo de la Circunvalación, 1
Apartado de Correos 2995
BARCELONA-3

Número 13 **ENERO-FEBRERO 1981**

Consejo de redacción:

Gerardo Gil Sánchez
Simón Fiestas Martí
José Jové Alujas
Demetrio Soret Falgas

Colaboraciones:

Julio Muñoz Sánchez
Ovidio Bas Roselló
Rafael Maciá Alcaraz
José Martí
Joaquin Calvo Diago
Juan J. Maluquer

IMPRIME: PRISMÀTIC, A.G. - BEETHOVEN, 38 - TERRASSA - DEPÓSITO LEGAL: B-5.576/81

Los artículos firmados expresan el criterio de sus autores, sin que ello suponga que ADAR comparte necesariamente sus opiniones.

sumario

	Página
EDITORIAL	3
Necrológicas	4
Secretaría Informa	5
Perspectivas ante la V Asamblea General de A.D.A.R.	6-7
Acción Social	8
Mensaje a S. M. El Rey	9
La Comisión Jurídica, informa	10-11
Nuestras reivindicaciones	12
Carta del Ministerio de Cultura	13
Carta al Excmo. Sr. Tte. General D. Manuel Gutiérrez Mellado	14
Respuesta	15
En Barcelona	16
Tercera Edad	16
Biblioteca	17-18
El mundo de la aviación comercial	19-20
Nuestros "Viejos aviones"	21-24
Recordando	25-26
Los cazas alemanes de la República.	27-28
Relatos para la Historia (Memorias)	29-32

editorial

Tenemos a la vuelta de la esquina, la celebración de la V ASAMBLEA GENERAL y la IX COMIDA DE CONFRATERNIDAD, que esta vez, será bajo el acogedor marco de Valencia y la eficiente organización de la Delegación ADAR de Levante.

Desde el pasado año que nos reunimos en Barcelona, importantes acontecimientos se han desarrollado en nuestro país y en particular, es obligado comentar, el frustrado golpe de Estado protagonizado por un grupo de irresponsables.

Es triste afirmar que la historia se repite y a pesar de que por nuestra edad y experiencia, estamos curtidos de tantos acontecimientos, con las penalidades que conllevan las guerras, prisiones, campos de concentración, exilio..., vemos todavía con estupor, que aún existen insensatos que sueñan con aventuras en detrimento de la Democracia y la Paz.

Somos respetuosos con todos los idearios y no es norma de A.D.A.R., manifestar opiniones de índole político, pero los graves acontecimientos del 23 de febrero, con el asalto al Congreso de los Diputados, las horas tensas y dramáticas, que nos hicieron recordar el pasado, ponemos una nota de atención, principalmente dirigida a las nuevas generaciones, para que se valore y tenga en cuenta la bondad de la convivencia pacífica y, rechazar de plano, las fuerzas del mal que crean el caos, la confusión, la inseguridad y la violencia.

Finalizamos estos comentarios, con una nota de optimismo y dando la bienvenida por anticipado, a todos los que juntos celebraremos en Valencia, nuestro anual encuentro y donde, entre otras cosas, tendremos un amplio cambio de impresiones con referencia al reconocimiento de nuestras reivindicaciones, y que todavía, inmerecidamente, se nos están negando.

NECROLÓGICAS

Informamos del fallecimiento de nuestros amigos y compañeros:

ANTONIO ANDREU JURADO
JUAN LÓPEZ GÁLVEZ
VICENTE CASTILLO ALBADALEJO
FRANCISCO ARANA DEL BUSTO
RAFAEL PEÑA DUGO
MANUEL CARCELLE GARCÍA
MARCELINO BENITO MARCO

para todos ellos nuestro más emocionado recuerdo y para sus familiares nuestro más sentido pésame.

•

También comentamos la triste noticia del fallecimiento de la madre de nuestro compañero y Presidente de la Delegación de ADAR en la URSS, Leopoldo Morquillas Rubio.

•

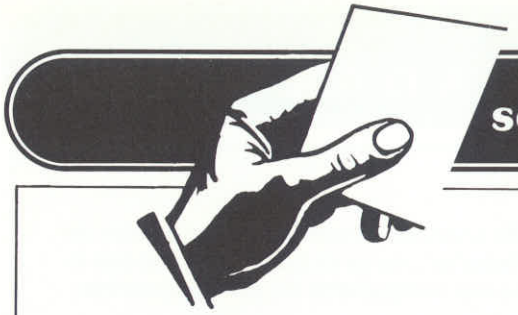
También comunicamos el fallecimiento de un ilustre militar profesional del que la prensa catalana, ha dedicado los siguientes títulos:

"HA MORT A MÈXIC EL CORONEL VICENÇ GUARNER"
"GRAN MILITAR CATALÀ"
"VICENÇ GUARNER O LA FIDELITAT"

El coronel Vicente Guarner, falleció en México, donde se exiló al finalizar la guerra civil española. Natural de Mahón (Menorca), forma parte del grupo de militares de carrera que permanecieron fieles a la República y lucharon durante la guerra en defensa de la Democracia. Fue uno de los mejores militares profesionales de su tiempo. Su inmensa cultura literaria y humanistica, no era inferior a su preparación profesional.

Con su muerte ocurrida el 23 de enero último, deja como testimonio y recuerdo un libro, cuyo título "L'AIXECAMENT MILITAR I LA GUERRA CIVIL A CATALUNYA", muestra un trabajo importante, que interesa leer y meditar y nos invita a pensar sobre la importancia de la reconciliación, la tolerancia, la convivencia y la paz.

•



secretaría informa

Compañero:

Nuestra Delegación de Levante, organiza este año la IX Comida de Confraternidad y V Asamblea General.

Los días elegidos son dos, 16 y 17 de mayo de 1981. Dichos actos tendrán lugar en el Hotel SIDI SALER PALACE, situado en la Playa del SALER, en la carretera de Valencia-Alicante, por la costa.

Los actos serán:

DÍA 16, SÁBADO: A las 4.30 de la tarde (16.30 horas), se celebrará la Asamblea General, cuyo orden del día se comunicará oportunamente.

DÍA 17, DOMINGO: A las 2.30 de la tarde (14.30 horas), Comida de Confraternidad. A su término están previstas varias diversiones.

Esta Delegación ya ha mandado a todos los compañeros asociados de ADAR las correspondientes invitaciones con la relación de Hoteles, los impresos a cumplimentar para poder asistir a dichos actos.

Si algún compañero asociado, por causas ajenas a los organizadores no han recibido la invitación, pueden solicitarlo a ADAR - Apartado 1606 - VALENCIA, o bien a ADAR - Apartado 2995 - BARCELONA.

Te recomendamos que para evitar acumulaciones de última hora, cumplimentes los impresos lo antes posible y si no los tienes, solicítalos sin pérdida de tiempo, ya que, la fecha tope de petición de reserva para la comida es la del 20 de abril de 1981.

Esperamos tu asistencia.

LA DIRECTIVA

perspectivas ante la V asamblea general de A.D.A.R.

Ante todo, quiero poner en conocimiento de todos los compañeros, que a pesar de citar con frecuencia a la Asociación "Alas Plegadas", no es en nombre de ella que lo hago sino en el mío propio, esperando que mis compañeros no me desaprueben.

En la V Asamblea General de A.D.A.R., se debe plantear nuevamente la naturaleza principal de nuestra Asociación, es decir, la solidaridad y fraternidad. ¡que no se vuelvan a repetir los lastimosos momentos de desunión por los que ha atravesado la Asociación!

Para conseguir que nuestra Asociación sea el organismo que responda a los sentimientos que siempre nos han guiado, es necesario tener en cuenta, y respetarlas, todas las esencias que nos han permitido mantenernos unidos en la fortuna y en la adversidad.

Teniendo en cuenta las evoluciones habidas desde su fundación, A.D.A.R. debe procurar adaptarse siempre a las condiciones del momento, sin hacer ninguna concesión en su trayectoria, profundizando y analizando las situaciones para sacar de ellas las conclusiones que más y mejor puedan favorecer el desarrollo y buen funcionamiento de nuestra Asociación, y, lo que es más importante, el desarrollo de la amistad y fraternidad entre todos los compañeros de Arma.

Todos los trabajos, todos los problemas que se nos presenten, ¡desgraciadamente siempre los habrá!, debemos resolverlos de una manera fraternal. La experiencia que hemos vivido durante los 40 años de silencio forzado, los compañeros no deben olvidarlo y sacar las enseñanzas de esta gran lección. La salud y la fuerza de nuestra Asociación no puede, ni debe, depender del esfuerzo y el trabajo de unos cuantos compañeros, sino de todos nosotros. La participación de todos a las responsabilidades debe ser una exigencia en nuestra Asociación: una necesidad humana y fraternal sin la cual no tendríamos razón de existir.

"Alas Plegadas" lo ha comprendido siempre así. Hemos hecho de la democracia y libertad la dimensión fundamental de nuestra Asociación en Francia. Esta forma de conducta la hemos tenido particularmente en cuenta, porque ella nos ha permitido, en sus 23 años de existencia, mantener el espíritu "glorioso". El principio y lema de nuestra Asociación siempre fue: la amistad y solidaridad del Arma de Aviación. Impregnados de estos principios, todos los que pertenecimos a "La Gloriosa" nos sentiremos rejuvenecer; ver en los compañeros de hoy los camaradas con los que juntos íbamos al combate, a luchar por los mismos principios e ideales que en la actualidad nos animan.

Que nadie pueda creer que al manifestarme de esta manera es por vanagloriar nuestra Asociación, sino porque muchos compañeros no conocen la posición mantenida por "Alas Plegladas" durante su larga existencia. Para los que la conocen, les será suficiente seguir el trabajo de análisis y reflexión que hemos efectuado a lo largo de estos años, para comprender que esta insistencia nace de las exigencias y particularidades que nos son comunes y que se adaptan perfectamente a la actualidad. Es del estudio de esas diferentes situaciones que en algunos momentos nos hemos visto obligados a hacer juicios críticos sobre algunos aspectos de la vida de nuestra Asociación y su Directiva. Yo considero que una crítica positiva es

necesaria. Precisamente porque nuestros sentimientos nos son comunes, es por lo que formulamos, con plena consciencia de la responsabilidad, las críticas que creíamos oportunas en los aspectos en que no estábamos de acuerdo con la Junta Directiva Nacional. Es así como yo veo las cosas y las seguiré viendo. Pienso que de esta forma haremos de nuestra A.D.A.R. sea aún más fuerte, dándola el impulso, dinamismo y entusiasmo que ha hecho del Arma de Aviación el espejo en el que se miran las demás Armas leales al Gobierno de la República.

Es magnífico el trabajo realizado por la Comisión Jurídica, informando a todos los compañeros para que éstos puedan presentar a las autoridades actuales las reivindicaciones y derechos que en justicia les corresponden. Es mucho el trabajo que tenemos que hacer, pero HAY QUE REALIZARLO. Es necesario que en todo momento los compañeros vean en nuestra Asociación, SU ASOCIACIÓN. Que en ella no caben distinciones.

A través de las diferentes Comisiones formadas, se debe estar en contacto con todos los compañeros; vigilar sus necesidades y preocupaciones. A ningún compañero debe faltarle nuestro sostén moral y material. Los elegidos para dirigir la Asociación, en sus diferentes escalones, deben trabajar en ese sentido y velar porque estos principios sean en todo momento aceptados y respetados. La gran responsabilidad que se les ha conferido, pone sobre sus espaldas un gran peso. Por eso, en vista de colocar a estos compañeros responsabilizados en las mejores condiciones para llevar a cabo su tarea, nuestra OBLIGACIÓN es de ayudarles. Todos nuestros esfuerzos deben estar orientados a hacer que A.D.A.R. sea por su representatividad, digna de los hombres que pertenecieron a "La Gloriosa".

Es necesario, en fin, que cada compañero, que cada una de nuestras Delegaciones, sean plenamente conscientes de las responsabilidades que en la V Asamblea Nacional estándispuestos a aceptar.

París, 19 de febrero de 1981

Julio Muñoz Sánchez. - II Escuadrilla "Los Pingüinos"

Madrid, 25 de Marzo de 1981

El Ministro de Defensa

Sr.D. JAIME MATA ROMEU
Presidente de la Asociación de Aviadores de la República A.D.A.R.
Apartado núm. 2995
BARCELONA

Mi querido amigo:

Muchas gracias por su felicitación. Sabe que me tiene, como siempre, a su disposición en este nuevo puesto de Ministro de Defensa, cumpliendo con lo que creo que es mi deber con la Patria y nuestro sistema Constitucional.

Un abrazo,

Alberto Oliart

Alberto Oliart Saussol

acción social

Una vez más, rogamos a quien sepa de algún compañero que necesite ayuda lo comunique a las Juntas Delegadas.

— — —

Se solicita información del paradero de Luis Ayúcar Fernández, que perteneció a la Tercera Región Aérea y desapareció al ser "liberada Barcelona por las tropas Franquistas". Sus hermanos, y su primo que reside en Londres, agradecerán noticias sobre si está vivo o murió entonces, y sus circunstancias. Podéis mandar la información a esta Delegación de Acción Social.

— — —

En Barcelona, el 17 de noviembre, tuvo lugar en la noble Biblioteca de Catalunya, una ceremonia de especial relieve presidida por las primeras autoridades. Se inauguró una sala dedicada al eminente y muy distinguido médico cirujano e investigador Josep Trueta. Su revolucionario método de curación de las heridas salvó a innumerables personas en nuestra Guerra Civil, en la II.ª Guerra Mundial, y cada día desde entonces. La sala, que preside un busto y un magnífico retrato al óleo del Dr., recoge algunas de las muy numerosas menciones honoríficas, condecoraciones, diplomas, nombramientos que le fueron otorgados y una extensa colección de libros y manuscritos que estarán a la disposición de estudiosos e investigadores.

La donación fue obra de sus tres hijas y yernos. Amelia Trueta con su esposo Michel Strubell, antiguo piloto de la RAF en la II.ª Guerra Mundial, que nos honran con su amistad, se distinguieron especialmente en este "Bello Gesto". Los dos están desarrollando una intensa labor vindicando la memoria del que fue una gloria para Catalunya y España. Recientemente se ha editado el libro "Fragments d'una vida", en inglés, que ha merecido el interés de "la premier" británica Margareth Thatcher.

— — —

En el mismo mes de noviembre, se otorgó el nombramiento de "Doctor Honoris Causa" por la Universidad de Barcelona, al Dr. Juan Negrín, uno de los más eminentes y prestigiosos neurólogos del mundo. El acto se celebró en el Paraninfo de la Universidad, presidido por el Rector, y en él se dieron cita un nutrido grupo de distinguidos hombres de Ciencia, que se sumaron al homenaje. Para nosotros es motivo de orgullo que se honre hoy, en España, un hijo del que fue también un gran hombre de Ciencia, Catedrático y Jefe del Gobierno de la República en la Guerra Civil. Al sumarnos a los que le rindieron este homenaje, le deseamos al Dr. Negrín los mayores éxitos en todos los ámbitos.

— — —

Para enriquecer la Biblioteca del Local Social con una de las obras más importantes sobre la Guerra Civil Española, de la que es autor Georges Soria, se ha abierto una suscripción para adquirirla, creemos que es importante como testimonio de nuestra Contienda. La obra consta de 5 volúmenes. Su precio es de 25.000 ptas. Hemos recaudado ya 5.000 ptas. Cualquier donativo destinado a esta adquisición puede enviarse al Presidente Jaime Mata.

— — —

Agradeceremos nos mandéis alguna insignia de Aviación de cualquier especialidad. Nuestro Museo necesita enriquecerse con vuestras aportaciones que serán importantes para la Cultura y la Historia de nuestra Patria.

comunicación

ENVIADA CON MOTIVO DEL ATENTADO A LA CONSTITUCIÓN Y AL PARLAMENTO

ASOCIACION DE AVIADORES DE LA REPUBLICA

P.º DE LA CIRCUNVALACION, 1
APARTADO DE CORREOS 2995
TELEFS. 310 63 13 y 310 48 76

Barcelona - 3,

24 Febrero 1981.

S. M. EL REY DON JUAN CARLOS I

PALACIO DE LA ZARZUELA

M A D R I D

La Asociación de Aviadores de la República, manifiesta su reconocimiento a Vuestra Majestad y a las Fuerzas Armadas que en estos momentos cruciales para la Democracia no han dudado en ser leales y defender la Constitución.

El Presidente.

Jaime Mata Romeu.

la Comisión Jurídica informa:

En el Boletin Oficial que publica el MINISTERIO DE DEFENSA y en concreto el Diario Oficial del EJERCITO DEL AIRE, en su apartado Subsecretaria de Defensa, viene publicando Ordenes Ministeriales, por aplicación del Real Decreto Ley n.º 6/78, de 6 de marzo, que regula la situación de los militares que tomaron parte en la guerra civil española y su pase a la situación de "RETIRADO", al solo efecto de nuevo señalamiento de haber pasivo por el Consejo Supremo de Justicia Militar.

Los nombres que hasta el momento han aparecido son los siguientes:

B. O. N.º 25 - 26 de febrero 1980

Soldado	MANUEL LASTRA CAMPOMANES

B.O. N.º 28 - 4 de marzo de 1980

Cabo	FRANCISCO ROJO GARRIDO
Cabo	RAFAEL CLARO ARIZA
Cabo	JACINTO TIANA RAYMOND
Cabo	JESÚS LÁZARO BENITO
Cabo	DONATO MUÑOZ FALCÓN
Comandante	MANUEL PRESA ALONSO
Capitán	SANTANA DURÁN CORTIJO
Capitán	EPIFANIO PASCUAL de la MATA
Alférez	FERNANDO CUENCA JÁUREGUI
Alférez	MANUEL GAYOSO SUÁREZ
Brigada	MANUEL ROMÁN SERRANO
Sargento	GONZALO RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ
Sargento	GREGORIO GARCÍA GARCÍA
Sargento	RAFAEL VINAS JIMÉNEZ
Sargento	LUIS JIMÉNEZ MONTOYA
Cabo	JOSÉ TORRAS PÉREZ
Cabo	JOSÉ SANTIAGO GAMERO
Cabo	ENRIQUE GENÉ NOGUEL
Cabo	FELIPE GONZÁLEZ MICHELENA
Cabo	AVELINO CALZADA CALZADA
Cabo	VICENTE GUILLÉN SEBASTIÁN

B. O. N.º 41 - 3 de abril 1980

Teniente	AMADOR SILVERIO JIMÉNEZ
Brigada	DOMINGO VALL LLOP
Brigada	MIGUEL GARCÍA TRAPERO
Cabo	MIGUEL LLUVA BARRIOPEDRO
Cabo	JOSÉ CALDERÓN CARRIÓN
Alférez	FERNANDO PÉREZ ACEDO
Cabo	JOSÉ HIDALGO GALVÁN

B. O. N.º 61 - 20 de mayo 1980

Cabo	GASPAR COMPANY de las HERAS
Brigada	JUAN MARQUÉS GENARES
Cabo	JUAN M.ª MORENO VELÁZQUEZ
Brigada	RICARDO BONAFEU BONAFEU
Cabo	JUAN MONTEGORDO LÓPEZ

B. O. N.º 62 - 22 de mayo 1980

Sargento	JOSÉ ARLEGUI RODRÍGUEZ
Sargento	ANDRÉS GALIANA y LÓPEZ de la NIETA
Brigada	JUAN RUIZ-FÚNEZ SÁNCHEZ
Cabo	ANTONIO GÓMEZ HIJAZO
Comandante	CARLOS PASTOR KRAVELS
Cabo	JOSÉ SALGUERO LIMÓN
Alférez	ANTONIO ANDRÉS PASCUAL
Teniente	GUMERSINDO AREÁN RODRÍGUEZ
Alférez	FRANCISCO BARAZA DÍAZ

B. O. N.º 66 - 31 de mayo 1980

Teniente	INOCENCIO CORTO ALONSO

B. O. N.º 83 - 10 de julio 1980

Cabo	LUIS CÁCERES FUMANAL
Cabo	JULIÁN COLMENAREJO NUNDE
Alférez	ÁNGEL VIUDEZ PRIETO

B. O. N.º 93 - 2 de agosto 1980

Sargento	MARCOS GÓMEZ AZURMENDI
Sargento	CESÁREO PARRA NEIRA
Cabo	ÁNGEL LÓPEZ EGEA
Brigada	MIGUEL RUANO VILLANUEVA

B. O. N.º 123 - 11 de octubre 1980

Cabo	DIONISIO HERRERO GUTIÉRREZ
Cabo	ANTONIO GALANT PÉREZ
Cabo	EMILIO PES DALMAU

B. O. N.º 130 - 28 de octubre 1980

Cabo	JUAN CASTRO BUTART
Comandante	RICARDO de la PUENTE BAHAMONTE
Cabo	MARCELINO BENITO MARCO
Sargento	MODESTO MADARIAGA ALMENDROS
Alférez	JUAN MALLO FERNÁNDEZ
Cabo	RAMON AOLONSO GONZÁLEZ

B. O. N.° 133 - 4 de noviembre 1980

Cabo	PEDRO GÓMEZ MONTESINOS

B. O. N.° 135 - 8 de noviembre 1980

Brigada	ANTONIO SALAZAR GIL
Cabo	GREGORIO SANTOS CERVEL
Cabo	MARCELINO MOLDES BEAS
Cabo	LUIS DÍAZ GÁLVEZ
Cabo	PASCUAL ULLOA OBREGÓN
Cabo	ALFONSO RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ
Cabo	ANTONIO GÓMEZ RODRÍGUEZ

B. O. N.° 137 - 13 de noviembre 1980

Cabo	ALEJANDRO CALVO MARTÍNEZ

B. O. N.° 147 - 6 de diciembre 1980

Cabo	VICTORIANO JUANAS OTERO
Cabo	FRANCISCO MORENO del RÍO

B. O. N.° 155 - 25 de diciembre 1980

Cabo	JOSÉ HERNÁNDEZ PELEGRÍN
Soldado	SENÉN FERNÁNDEZ CRUZ
Cabo	JOSÉ FERNÁNDEZ PALACIOS
Cabo	CECILIO FLORES BERMEJO
Cabo	ENRIQUE TAPIA JIMÉNEZ
Cabo	RICARDO MONFORT BARROVES
Sargento	BRAULIO TEJERO HERNANGÓMEZ
Sargento	RAFAEL CABELLO LEDESMA
Cabo	FRANCISCO PÉREZ CLEMENTE

B. O. N.° 7 - 15 de enero 1981

Cabo	FRANCISCO CORTÉS RODRÍGUEZ
Cabo	MIGUEL HERNÁNDEZ MARTÍN
Cabo	DANIEL DÍAZ FORNELL
Cabo	MARIO CAMBA BALBUENA

B. O. N.° 10 - 22 de enero 1981

Cabo	FRANCISCO CAPILLA CARRASCO
Cabo	ADOLFO GENOVART BAYO
Cabo	ALEJO PICAZO LOZANO
Cabo	JUAN IÑIGO PANIAGUA
Capitán	CARLOS NÚÑEZ MAZA
Cabo	ERNESTO RUANO MERINO
Cabo	FRANCISCO CORTÉS RODRÍGUEZ
Cabo	VICENTE MAS VIVES
Soldado	RUFO JESÚS GONZÁLEZ RUÍZ
Cabo	ANTONIO GUERRERO MADRID
Soldado	MANUEL VENTURA BENAVIDES
Soldado	ESTEBAN ARAMENDIA SAINZ

B. O. N.° 12 - 27 de enero 1981

Soldado	CASIMIRO LOMA CLAVEL
Brigada	JUAN MONTALBÁN PÉREZ
Sargento	JUAN ANTONIO LÓPEZ SMIT
Cabo	FRANCISCO BOLOS RODALAR
Cabo	ANTONIO DOLZ MÁRQUEZ
Cabo	RAIMUNDO GRAZIANO de MIGUEL
Cabo	PABLO OCAÑA MARTÍN
Cabo	JOSÉ RODRÍGUEZ MORILLA
Cabo	PABLO PASTOR GARCÍA-OLALLA
Cabo	PEDRO MESA SILGO
Soldado	PRIMITIVO MANZANEDO VEGA
Soldado	PABLO CABRERA MARTÍNEZ
Soldado	FLORENTINO GARCÍA MACHO
Cabo	MANUEL MONTERO PULIDO

B. O. N.° 13 - 29 de enero 1981

Cabo	TEODORO GARROTE PALOMARES
Cabo	ANDRÉS FERNANDO MANZANOS
Soldado	MANUEL ALUJER de HARO
Cabo	MIGUEL MARTÍN HERNÁNDEZ

B. O. N.° 15 - 3 de febrero 1981

Cabo	EUGENIO JOSÉ DOMÍNGUEZ LOMO
Cabo	MAGDALENO GARCÍA ARRABAL
Cabo	FRANCISCO MATARRADONA GARCÍA
Cabo	JUAN MANRUBIA CRUZ
Cabo	RICARDO RUANO VILLANUEVA
Cabo	ROGELIO MANZANERA RODRÍGUEZ

B. O. N.° 16 - 16 de febrero 1981

Cabo	PEDRO de CELIS ARIAS
Cabo	MARLIN BAJO BAELO

B. O. N.° 18 - 10 de febrero 1981

Cabo	NAZARIO ACERES MUÑOZ
Soldado	BERNABÉ SOLVAS SOLVAS
Soldado	PEDRO RODRÍGUEZ GARCÍA
Cabo	LEOPOLDO MORQUILLAS RUBIO
Cabo	JUSTO GONZÁLEZ ÁLVAREZ
Cabo	EVELIO GALLEGO CUADRADO
Soldado	ANTONIO FLORES LAMA

B. O. N.° 20 - 14 de febrero 1981

Soldado	ÁNGEL SÁNCHEZ CHICHARRO
Cabo	EDUARDO SÁNCHEZ VÁZQUEZ
Soldado	JOSÉ LOMBONA RODRÍGUEZ de ARCE
	DANIEL IBÁÑEZ RICONDO
Soldado	JOSÉ GARCÍA GRANDE
Cabo	EUGENIO SARTORIUS MIRA

nuestras reivindicaciones

Resumen de las consideraciones legales, exposición de motivos y proposición de Ley, para la solución del problema creado, por la discriminación y desamparo de los militares de las Fuerzas Armadas de la República, ingresados con posterioridad al 17 de Julio de 1936.

Con motivo de una reunión de trabajo celebrada en Villanueva y Geltrú, en la que estuvieron presentes, aparte de la Junta de ADAR, el Senador Javier Paulino, así como representantes de un partido político mayoritario en el Parlamento, después de un amplio cambio de impresiones, se llegó a la conclusión y compromiso, de que este Grupo presentaría en el momento oportuno y en las Cortes Generales de España, un proyecto de Ley, por el que se reconozcan los derechos de los militares ingresados durante el periodo de la guerra civil.

Posiblemente, los planes de esta acción, por el intento frustado de golpe de Estado, se habrá retrasado su gestión, gestión que ADAR ha brindado hacerla conjuntamente y así se ha aceptado, con la Asociación de Militares de la República y la Fraternidad Republicana de Militares de la República.

Sin entrar en detalles jurídicos y técnicos, a grandes rasgos diremos, que la amplia documentación entregada, invocando argumentos legales razonados y de derecho, se pide que se invaliden los Consejos de Guerra, plena rehabilitación, indemnización de daños y perjuicios, para que con estos principios se formule una proposición de Ley, en cuyo articulado, se nos legalice una situación especial de retirado, reconocimientos económicos, declarar nulas las sentencias y sanciones dictadas, etc.

No vamos a cejar en nuestras peticiones. Sabemos que la razón, la justicia y la Constitución nos ampara. Han pasado más de 40 años. Estamos en la tercera edad, la mayoría con dificultadades económicas, con un futuro y una vejez incierta, todo ello todavía fruto de la parcialidad en lo que fue la liquidación de la guerra civil. Estamos acostumbrados a esperar y sufrir, pero seguiremos firmes confiando en las instituciones democráticas por la consecución de unos derechos que nunca debieron arrebatarnos.

ADAR, siempre ADAR

Como en otras ocasiones, nuestra Asociación está presente en cuantas manifestaciones culturales, históricas, etc. se celebran en todo el ámbito Nacional.

Esta vez, con motivo de la Exposición en Barcelona sobre la GUERRA CIVIL ESPAÑOLA, organizada por la Dirección General de Bellas Artes, Archivos y Bibliotecas y el Ministerio de Cultura, junto a las primeras autoridades de Cataluña, encabezadas por el Presidente Jordi Pujol, el Presidente del Parlamento de Cataluña, Gobernador Civil, etc., etc, fue invitado nuestro Presidente Jaime Mata Roméu, invitación dirigida al mismo como Presidente de la Asociación de Aviadores de la República.

Este acto tan significativo, en el que nuestro Presidente ha estado al lado de las primeras autoridades, demuestra que nuestra Asociación, no solamente sigue cabalgando, sino que día tras día va dejando huella de su ineludible voluntad de proseguir con la línea establecida para lo que fue creada.

Sigamos fortaleciendo ADAR, y no dudemos de que algún día nuestros esfuerzos se verán recompensados.

¡VIVA ADAR!

J. Gil Guerola
Secretario General

Nos complace reproducir un oficio recibido de la Secretaria General de los Servicios Documentales del Ministerio de Cultura

MINISTERIO DE CULTURA

ARCHIVO HISTORICO NACIONAL

SECCION "GUERRA CIVIL"

SALAMANCA

MINISTERIO DE CULTURA
Servicios Documentales
REGISTRO DE SALIDA
Núm. 455
Fecha 10 FEB. 1981

Ref. Secretaria Gral.

En relación con su attª.escrito fecha 4 del actual recibido el 9,le comunico lo que sigue:

1º.-Deberán mandar uns instancia individual por cada uno de los peticionarios,indicando,además de la media filiación completa de cada uno y el D.N.I.(el número),el domicilio actual de cada uno.

2º.-Que cada uno indique en su instancia el mayor número posible de datos y contingencias que recuerde;fechas y ciudades de ingreso en Cuerpo,Unidades,traslados,ascensos(si recuerdan la fecha exacta y el nº o fecha del Diario Oficial,mejor),destinos especiales,si estuvieron heridos y hospitalizados, etc.,etc.,es decir,cuantos más datos mejor.

3º.-Si desean que el Certificado,positivo o negativo,que en su día extienda este Archivo sea enviado a esa Asócciación,indíquenlo en cada instancia poniendo en cada una de ellas la dirección completa de la Asociación.

4º.-Este Archivo tiene actualmente pendientes de despacho varios miles de peticiones correspondientes a otros Cuerpos,y llevamos un turno riguroso de despacho,por lo que las peticiones de V.V.,al igual que las citadas,tendrán que llevar ese mismo rigor de turno en su despacho;pero todas se despachan cuando les llega el turno,por lo que,con el fin de evitar papeleo y hacernos perder tiempo,no deberán reiterar las peticiones que nos formulen.

Haremos,como de costumbre,cuanto podamos en su momento,por servir a todo el mundo.

Dios guarde a V. muchos años.
Salamanca 10 de Febrero de 1981
EL SECRETARIO CENTRAL,

Don Jaime Mata Romeu
Presidente de la Asociación de Militares de la República.

-Paseo de la Circunvalación,1-
BARCELONA 3

ASOCIACION DE AVIADORES DE LA REPUBLICA

P.º DE LA CIRCUNVALACION, 1
APARTADO DE CORREOS 2995
TELEFS. 310 63 13 y 310 48 76

Barcelona - 3,

20 de Marzo 1981.

Excm. Sr. Tte. General
Don Manuel GUTIERREZ MELLADO
M A D R I D

Excmo. Sr.:

Independientemente de hacer patente ante Vd. nuestra disconformidad con su criterio, en lo que se refiere a las Revindicaciones que lós militares de la República tenemos planteadas y que son justas, pues no hicimos en aquella ocasión, como en otras anteriores, más que cumplir con nuestro deber, defendiendo la Legalidad Institucional.

Queremos en esta situación grave por la que atraviesa nuestra Patria, FELICITAR sinceramente a su Excelencia, por su valiente y gallarda actitud digna de un MILITAR, frente a un grupo de militares traidores, que por la fuerza de las armas trataron de subvertir el Orden Constitucional, secuestrando en el Congreso de los Diputados al Gobierno de la Nación y parlamentarios que el Pueblo Español en su mayoria y en uso de su perfecto derecho han elegido.

Atentamente.

Asociación de Aviadores de la República.

MANUEL GUTIERREZ MELLADO

Madrid - 8 - IV - 81.

Sr. D. Jaime Mata.
Barcelona

Mi distinguido amigo: gracias por su carta y las frases - en exceso benevolas - que me dedica.

Cordialmente.

en Barcelona

Con qué gusto el portal cruzó
Con qué ligereza la ancha
escalera subo.
Ya me encuentro en el primer piso,
ya respiro puro oxígeno,
ya estoy con mis compañeros,
aviadores amigos, los hermanos
más queridos.

Hay una placa que dice:
Número uno, la calle por Circunvalación es denominada. En la misma fachada unas palabras doradas irradian permanente gloria y fama para la Historia de la Aviación de España.
Un ciudadano (que a leer no le enseñaron) delante del mismo estaba mirando y con pena lloraba.
Pasó un joven catalán «de los adelantados» y habló al atrasado.
Con cariño orientaba al de la inteligencia estropeada: «Este edificio (mi padre ya me lo ha contado) es el de los aviadores republicanos, de esos hombres que lucharon en el espacio aéreo español por las libertades del mundo, por el progreso, por la República de su querida España. Hoy, sin pensar en sus años, están contentos e ilusionados porque (aunque desde el 14 de agosto de 1.978 «claveles rojos» a sus inolvidables compañeros muertos no les faltaron) si en un próximo día perciben lo que desde 1939 se les está robando los ramos de «flores rojas» serán de mayor tamaño.
El atrasado al escuchar dejó de llorar, contento se marchó exclamando:
¡Que vivan muchos años los aviadores republicanos! que este edificio sea bien conservado para que en él sigan como apiñados los hombres-aviadores que con su honradez, ejemplo al mundo están dando.
Nunca con tanta tristeza, cuenta me he dado que a leer no me enseñaron.
gracias joven adelantado, en esa dirección por ti aclarada. Cuando yo quiera gloria y fama ya se dónde encontrarla».

Ovidio Bas
(Piloto de Caza y V.N.)

Tercera Edad

Mantenerse joven es sinónimo de permanecer activo.

Un médico dice a su paciente sesentón: ¡Pepe, mantente ocupado, búscate trabajo, sino me buscarás trabajo a mí...!

Envejezco sin dejar de aprender, dijo en otro tiempo Solón, uno de los siete sabios de la antigua Grecia.

Casi todas las grandes cosas en todos los campos de la actividad o de pensamiento, proceden de hombres que han vivido largo tiempo y que han tenido una vejez plena y rica: Pasteur, 73 años de genio ininterrumpido. Churchill, el hombre excepcional en una situación excepcional. Una lista interminable de los grandes hombres de todas las épocas: Platón, Aristóteles, Cicerón, San Agustín, Dante, Vinci, Miguel Angel, Tiziano, Galileo, Goethe, Beethoven, Wagner, Tolstoy, Freud, Lumiere, Gandhi, Victor Hugo y un largo etcétera que nunca terminará. Pocos, dice Jung, son artistas de su vida. El arte de vivir es el más noble y raro de todos...

La Geriatria es una especialidad médica para facilitar más años de vida, y más vida a los años.

Finalmente, practica el ejercicio de la solidaridad. ADAR te necesita. ¡Ayúdanos! Te sentirás más satisfecho y colaborarás en nuestro trabajo cotidiano.

biblioteca

Se ha recibido en esta biblioteca el donativo del libro titulado:

"ESPAÑA 1937"

Autor: Lini M. de Vries

Este interesante libro, editado en México, relativo a la guerra civil española, está escrito por una enfermera estadounidense que formó parte de un equipo sanitario agregado a las Brigadas Internacionales y concretamente a la Brigada Lincoln.

Es una narración autobiográfica, y testimonial de unas vivencias que cuenta con desgarrador realismo; unas breves pero eternas experiencias recien iniciada la guerra civil. La mitad inicial de "España 1937", transcurre en los Estados Unidos y constituye un calidoscopio indispensable para entender los pasos y las confesiones de la autora.

La traición que en España se perpetra, el estupor universal, las dudas que el mundo comparte y la noble devoción de un sector de norteamericanos, camino de España para ofrecer sus colaboración y sacrificio.

Obra altamente emotiva, siguiendo a través de un hospital de campaña a la Brigada Lincoln, las aldeas, los hombres, las mujeres, los combatientes, los estados de ánimo cobran nueva vida en estas páginas, ayunas de artificio literario.

En algunos pasajes y refernte a febrero de 1937, en el frente del Jarama dice: "*Para nosotros, que perdimos parte de nuestro corazón en España, que dejamos una tarea inconclusa, la canción de la Brigada Lincoln resulta inolvidable*".

Traducido este canto de guerra, que se entonaba con la música de la canción Red River Valley, dice:

"Hay en España un valle que se nombra Jarama.
es un sitio que todos conocimos muy bien,
allí fue que prodigamos nuestra hombría.
Allí fue que cayeron nuestros primeros camaradas.
Estamos orgullosos del Batallón de Lincoln,
de la pelea que sostuvimos por Madrid.
Como miembros de la Brigada Lincolniana
luchamos cual hijos verdaderos de este suelo".

En resumen, un libro que recoge vivencias personales, contadas bajo un prisma sorpresivo y que termina explicando:

"Estuve en España solo una breve temporada; sin embargo, me parecía toda una vida. Desempeñé una mínima parte de la lucha desigual que el pueblo libraba contra las poderosas fuerzas del mal. Lo que esa gente me dio, sobrepasaba a cuanto yo pude darle. España me había enseñado cotidianamente en qué consisten el valor, el coraje, la bravura y la dignidad del hombre. Me había dado la oportunidad de trabajar y pensar de acuerdo con mis más elevadas posibilidades. Con ello logré superarme a mí misma: ingresé en la hermandad de los seres humanos. Ya no estaba sola. Emprendí el camino de regreso: ora el camión, ora el tren, ora el barco, me fueron acercando al hogar, a mi hija, a la tarea que desempeñaría en auxilio de la República Española".

S. F. Martí

Relación de obras de un mismo autor, que han pasado a enriquecer nuestra biblioteca y cuyos títulos son los siguientes:

- **VISLUMBRES DE LA VERDAD**
- **LA EPOPEYA DEL YO**
- **LA ALEGRÍA DE VIVIR**
- **PRELUDIO DEL AMANECER**
- **LO QUE TODOS DEBEN SABER DE SU PROPIO MUNDO**
- **COMENTARIOS SOBRE EL MENSAJE DEL SR. KRISHNAMURTI**
- **LA LIBERACIÓN ES EL FRUTO DEL CONOCIMIENTO PROPIO.**
- **EL SORPRENDENTE MUNDO DEL OCULTISMO**
- **AUTOBIOGRAFÍA**

El autor de esta colección de libros D. JAIME ESCOI CUCALA, y que ha tenido la gentileza de hacer esta donación a ADAR, nos relata sus vivencias, sus testimonios firmes y personales, con una brisa sublime de armonía, equilibrio y bondad.

Son libros inspirados y dedicados a todos los que quieren conocerse a sí mismos y buscan la alegría de vivir.

Se trata en suma, de una lectura sencilla y comprensible, con una gran dosis de sinceridad y que de forma elemental busca y enseña el camino de la verdad.

S. F. Martí

SEGUNDO TOMO DEL LIBRO DE PATRIK P. LAUREAU

Nos comunica el autor de la edición en español del libro "LA AVIACIÓN REPUBLICANA ESPAÑOLA" que, por dificultades varias, se ha retrasado la edición del 2.° tomo, y que próximamente podrá enviarlo, habiendo sido mejorado tanto en presentación, como en fotorgrafías, (más de 200 nuevas).

LA TERCERA EDAD Y LAS RELACIONES SEXUALES

Los resultados de una encuesta realizada en los Estados Unidos sobre ochocientas personas casadas, viudas y solteras, de 60 a 91 años de edad, contradicen muchas creencias respecto a la sexualidad de los ancianos. La mayoría de los interrogados declararon que aún tenían actividad sexual y que les agradaba; asimismo, defendieron ideas más liberales sexualmente de lo que la gente cree.

Aceptan la desnudez y sienten escasa inquietud por el envejecimiento del cuerpo y la disminución de los deseos sexuales. Casi dos terceras partes del grupo, y unas tres cuartas partes de los que todavía sostenían relaciones íntimas, dijeron que su forma de hacer el amor había mejorado con los años, gracias, entre otros factores, al alivio de las presiones de la maternidad y el temor del embarazo, y porque había mayor intimidad en casa, menos inhibiciones y, tras jubilarse, más tiempo.

«El que a los 75 años la actividad sexual sea menos frecuente que a los veinticinco no significa que sea peor o menos valiosa», expresaron los investigadores de la Universidad de la Ciudad de Nueva York. El análisis demostró el enorme potencial existente en el último tramo de la vida, potencial del que muchos no se percatan por suponer erróneamente que la sexualidad muere con la edad. Los sentimientos y las necesidades sexuales, ahora se sabe, constituyen en la ancianidad un ingrediente tan vital como en la juventud.

AIRBUS INDUSTRIE
A-300 vuelo con piloto automático digital

Un avión A-300 de producción de Airbus Industrie voló la semana del 8 al 14 de diciembre controlado, por primera vez, por un piloto automático de Categoría III completamente digital, que permitirá al avión aterrizar con un alcance visual de 125 metros (410 pies) inicialmente y de 75 metros (245 pies) en el futuro.

Pierre Baud, piloto de pruebas jefe, ha manifestado *"todo fue como se planeó"* durante un vuelo de 4.30 horas. El sistema digital proporciona un número de ventajas sobre cualquier otro sistema análogo, incluyendo una reducción de dimensión y volumen, menos instalación de cables y una mayor flexibilidad del programa de ecuaciones de control. Igualmente se le atribuyen una más alta fiabilidad y sensibilidad a la interferencia eléctrica. El piloto automático lo han desarrollado conjuntamente la Société Française d'Equipements pour la Naveigation Aérienne (S.F.E.N.A.), Bodenseewerk Gerätetechnik y Smiths Industries.

El A-300 equipado con el piloto automático digital, está experimentando un programa de pruebas de vuelo, cuya certificación franco-germana se espera para junio de 1981. El primer avión así equipado se entregará a Garuda Indonesian, a principios de 1982.

Este equipo también se instalará en los A-310.

"¿CON O SIN TERCERO EN LA CABINA DE MANDOS?"
La nueva técnica hace supérfluo el mecánico de vuelo, por Klaus MÜLLER

Una gran disparidad de opiniones existe de momento: los constructores de aviones y las compañías civiles de transporte aéreo están convencidos del provecho de la nueva electrónica en la cabina de mandos, no encuentran palabras suficientes para alabar su perfección, consideran que la tripulación futura se verá descargada de ciertas responsabilidades, aunque también reducida a dos hombres. Y quizás por esta última razón y de acuerdo con comentarios bastante categóricos, la Asociación de Pilotos se niega a aceptar la nueva técnica.

Los pilotos aducen que esta técnica hace peligrar la seguridad. La nueva cabina de mandos, como la prevista para el "pequeño" Airbus A-310, por ejemplo, facilita muy poca información a la tripulación. Sin el mecánico de vuelo, como tercer hombre, se reducen las posibilidades de, en caso de fallo del sistema, descubrir la avería, repararla, o, al menos, intentar compensarla.

Lo que vehementemente aducen las representaciones profesionales, como, por ejemplo, la de los alemanes (V.C.), o la A.L.P.A. norteamericana, no refleja el convencimiento de todos los pilotos. El capitán del Airbus Hosrt Ruwell, por ejemplo, piloto de proyectos de la compañía aérea alemana Lufthansa para el A-310, así como miembro de la V.C., considera que la nueva técnica de

ordenadores electrónicos es de mayor fiabilidad que los instrumentos convencionales, previene al piloto en caso de avería más rápida y exactamente e incluso le indica cómo reaccionar.

Y efectivamente, la cabina de mandos del A-310; tal y como ha sido ideada por la industria Airbus y montada en el simulador de Toulouse, es más fácil de manipular. Gracias a la utilización de indicadores múltiples, con ayuda de monitores, considerablemente se ha reducido el número de instrumentos. El cuadro de mandos e instrumentos lateral del mecánico de vuelo se ha colocado en el techo inclinado entre el piloto y el copiloto. Los ingenieros hablan de "Overhead-Panel", de "Forward-Facing-Crew-Cockpit": también el tercer miembro de la tripulación —si es que sigue siéndolo— en el futuro se sentará en la dirección del vuelo.

Pero sus tareas se reducen considerablemente. Incluso estorbaría, en su labor, al piloto y copiloto, si tuviesen que manipular los tres a la vez los instrumentos, botones y calculadoras. *"Hemos mejorado óptimamente esta cabina de mandos para una tripulación integrada. La dejaremos para un equipo de dos hombres"*, asegura Félix Kracht, responsable en Toulouse de la producción del Airbus, refiriéndose a los objetivos de la empresa. *"Costaría muchísimo dinero el montaje de paneles laterales para el mecánico de vuelo"*.

El cliente puede hacer con la nueva técnica lo que crea más conveniente. Lufthansa, por ejemplo, no se ha decidido definitivamente aún sobre si volará los veinticinco A-310 encargados con dos o tres hombres en la cabina de mando. Pero la tendencia a renunciar, en este tipo de avión, al mecánico de vuelo —como ya es el caso en el Boeing 737— parece irrefrenable.

También otras compañías aéreas vuelan ya con dos hombres: Swissair, por ejemplo, con el DC-9-80. Aquí no se ha menoscabado la seguridad, se comenta, mientras que el trabajo se ha reducido en un 40 por ciento.

A pesar de ellos, ningún mecánico de vuelo se verá condenado al paro. Lufthansa se ha cuidado ya del "tercer hombre" en la actual cabina de mandos. Se trata sólo de la cuestión de si, para la futura flota de A-310, habrán de formar entre 300 y 400 mecánicos de vuelo.

Esto es también, sin duda, una cuestión de costes. Pero la confianza en la nueva técnica tiene prioridad, a pesar de los escépticos comentarios de —sobre todo— los veteranos de la V.C., tales como el capitán Rudolf Draunburg. Recientemente aseguró que, con la electrónica convencional, *"unos hombrecitos diminutos y verdes"* le habían gastado una broma de mal gusto, provocando correlaciones entre los diversos sistemas, lo que dio lugar a datos erróneos en los instrumentos. Los mecánicos hablan, en tal caso, de "interferencias". Hasta ahora, oponen, ello no ha provocado ni una sola vez dificultades serias. Pero la asociación de pilotos basa sus reservas en tales informes. Parece estar dispuesta a imponer el tercer hombre en el A-310, en caso necesario, con la huelga. Pero como, ante la colocación de instrumentos y elementos de mando en los laterales, habrían de trabajar con grandes estrecheces el ataque también está dirigido contra la nueva cabina de mandos: el lugar de trabajo para la tripulación deberá ser digno del hombre, desean fijar, en un convenio la V.C. y el sindicato alemás de empleados con la Lufthansa.

En el A-310, dice el piloto-jefe de Lufthansa, Martin Gaebel, será así incluso con una tripulación de tres personas: La supresión de los paneles laterales permite una mayor libertad de movimientos. Si Lufthansa consigue imponer sus intenciones, a pesar de las protestas de los pilotos, renunciando al mecánico de vuelo, la cabina de mandos ofrecerá más espacio del disponible hasta ahora.

Por gentileza de IBERIA

El TUPOLEV SB-2 "KATYUSKA"

Fue el mejor bombardero ruso participante en la guerra de España. Seguramente era el avión más avanzado en aquella época en el mundo. Tan es así que, amparándose en su elevado techo, su gran velocidad de crucero y ascensional (superior a la de muchos cazas de la época), solían actuar sin escolta de cazas, creándose en torno a ellos una aureola de invulnerabilidad que no tardaría en desvanecerse. La caza adversaria recurrió al sistema de esperarles a gran altura, lanzándose en picado sobre ellos, lo que compensaba su diferencia de velocidad.

El mando republicano, por no disponer de otros aviones, no pudo emplearlos en su verdadero cometido, es decir: El bombardeo estratégico, en lugar de hacerles batir objetivos en el frente, a relativa baja altura, cuando su misión era el bombardeo a gran altura en retaguardia rompiendo la organización enemiga.

El «Katyuska» fue proyectado por A. A. Arkhangelski, uno de los miembros de la oficina de proyectos de Andrei Nicolaievch Tupolev. Una vez aprobados los planos por el mencionado constructor, se le llamó ANT-40. El nuevo bimotor fue proyectado a partir de los planos de cazas bimotores ANT-21 y ANT-39, que fue llamado ANT 39 - SB 1.

La denominación de SB es el equivalente de SKOROSTNOI BOMBARDIROVSHCHIK (bombardero rápido). Avión muy terminado y de líneas purísimas para su tiempo. Apareció en la mesa de proyectos en el año 1933. Su primer vuelo, el 7 de octubre de 1934; fabricado en gran serie a partir de julio de 1935, para entrar en servicio en las fuerzas aéreas soviéticas a primeros de 1936. La Unión Soviética, para defender la República Española amenazada, envió un avión completamente nuevo.

Monoplano, bimotor, de ala media implantada, totalmente metálico, alas y timones de diseño puro, redondeados y planta trapezoidal. El ala estaba formada por dos cuerpos: la central, donde se unía el fuselaje, soportaba dos motores. El sistema entero del tren de aterrizaje, los flaps de frenado, 2 depósitos de carburante de 390 litros y 2 depósitos de aceite de 75 litros cada uno de ellos. A esta parte central se unían dos semi-alas con ligero diedro positivo, alerones de alabeo y trims, dándole un bello aspecto en vuelo. Fuselaje monocasco oval.

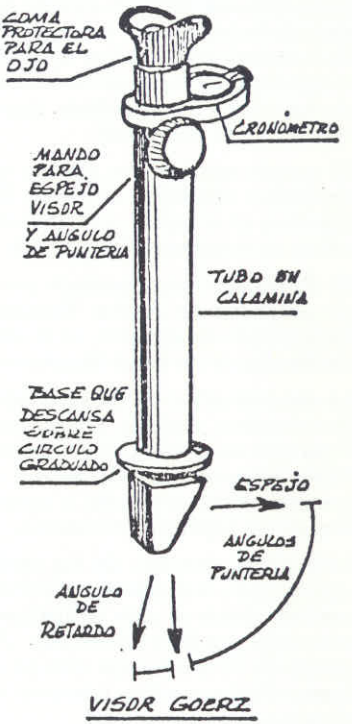
El «Katyuska» tenía tres cabinas separadas formando una sola, llamada «tripulación» y que estaba compuesta por el Ametrallador-Bombardero, Piloto de Polimotores y Navegante Observador, comunicados entre sí por teléfono, luces y señales con los brazos, convenidas entre ellos. El Observador podía salir perfectamente en vuelo por la puertecilla de arriba.

Al acercarse a territorio enemigo el Observador comunicaba en dos sílabas: FREN-TE. Señales con luces para bombardeo, virajes, para sacar el tren de aterrizaje con la manivela desde la cabina del ametrallador para anunciar la presencia de la caza enemiga, etc., etc. (Señales hechas con luces verde, roja y blanca).

La navegación generalmente, se hacía a la estima, con ayuda de dos brújulas: una en la cabina del Observador y la otra en la del Piloto. El Observador, en la proa acristalada, navegaba y efectuaba el bombardeo. Para los bombardeos utilizaba el visor «GOERZ» y unas tablas de tiro que llevaba siempre en vuelo. El visor para tiro iba colocado en un lado de la cabina; al llegar cerca del objetivo se colocaba en un soporte con orificio que había en el piso de la citada cabina.

En tierra, previamente, se fijaba el objetivo a bombardear: altura, velocidad con respecto al aire y dirección en que se iba a efectuar el paso sobre el objetivo designado, así como también si la salida del objetivo se efectuaría mediante un giro a derecha o izquierda y lugar de salida del frente. Algunas veces se efectuaba el bombardeo internándose en territorio enemigo, bombardeando el objetivo a la salida. Con todos los datos reunidos y mediante las tablas de tiro se obtenía la velocidad real respecto al suelo y el ángulo de tiro correspondiente a esa velocidad y altura de vuelo.

Mirando por el ocular del visor aparecía una retícula con una cruz en el centro, un nivel de burbuja para mantener completamente vertical el visor. El piloto mantenía velocidad y altura de vuelo y el observador mediante luces, verde-derecha, blanca-recto, roja-izquierda, le indicaba la dirección exacta o rumbo que debía seguir el avión, tanto en la navegación como una vez en la zona del objetivo, para hacer seguir el blanco a lo largo de la línea longitudinal en el visor antes de alcanzar el ángulo de tiro correcto. Al llegar la aguja al ángulo de tiro señalado en el recordatorio, quedaba ligeramente trabada y al pasar el objetivo por la cruz central del visor se soltaban las bombas. Esta operación se podía hacer, bien mecánicamente por medio de una palanca que había en el lateral derecho del avión o bien eléctricamente, mediante un botón que llevaba el visor acoplado en un lado que hacía explotar unas pequeñas cargas (que llamábamos piropatrones) que soltaban el dispositivo de retención de las bombas.



VISOR GOERZ

Los alemanes tenían mucho interés por el visor empleado en el «Katyuska». Cuando fue derribado nuestro compañero Rafael Ballester, en La Cenia, lo primero que hizo antes de lanzarse en paracaídas, fue arrojar el visor desde el aire. Al ser hecho prisionero por la Legión Cóndor, lo primero que le preguntaron fue qué era lo que había hecho con el visor. Los que hicieron el curso en la U.R.S.S., hicieron prácticas con otro visor más moderno que no se llegó a utilizar en la guerra de España.

El armamento defensivo y ofensivo estaba compuesto de 2 ametralladoras SHKAS de 7,62 mm., que llevaba el observador, con 4.000 cartuchos de dotación. Detrás de él el piloto, en cabina cerrada deslizable hacia atrás, iba protegido por una chapa de acero, cortada en forma de respaldo desde la cabeza hasta el asiento. Después el depósito de bombas «LUCKI». Las bombas, colocadas verticalmente: 6 de 70 Kg. y 4 de 15 Kg. contra personal o 6 de 100 Kg. También se combinaban 2 de 250 kg. y 4 contra personal. Rara vez salíamos con una sola de 500 Kg. Detrás del todo, el centinela del aparato y de la Escuadrilla. Su vigilancia e intuición estaba ligada a la vida de todos sus compañeros. El verdadero defensor y ojos del avión en servicio de guerra. Podía ver todo el espacio aéreo desde su cabina y estar alerta constantemente. El ametrallador-bombardero volaba en cabina acristalada deslizable hacia adelante, después reemplazada por un cono deflector de aire para proteger su cabeza y facilitar la vigilancia. Disponía también de 2 ametralladoras. Una debajo, en el suelo del fuselaje, para batir toda la parte inferior y trasera del avión; otra acoplada a una torreta con asiente incorporado, moviéndose todo el conjunto eléctricamente.

En la parte del fuselaje que media entre el ametrallador y los timones de profundidad, una banda roja rodeaba el fuselaje con las letras de la nomenclatura del Katyuska BK (Bombardero Katyuska). Pertenecían al Grupo 24 y lo formaban 4 escuadrillas. Su emblema, que no llegó a pintarse en todos los aviones, era un Quijote cabalgando sobre una bota katyuska, con lanza en ristre. El camuflado de las escuadrillas variaba de unas a otras el color del suelo donde actuaban tenía una gran infuencia. La 4.ª Escuadrilla, la última a la que yo he pertenecido, mandada por mi compañero Jaime Mata Romeu, llevaba un camuflado amarillo-anaranjado y manchas verdes a modo de piel de pantera. Las superficies inferiores de todos los aviones eran de color azul claro. Dos bandas rojas estaban pintadas en las alas en el intrados y en el extrados. En el timón de dirección la bandera tricolor de la República Española y el número del avión en blanco. La rueda del patín de cola era fija.

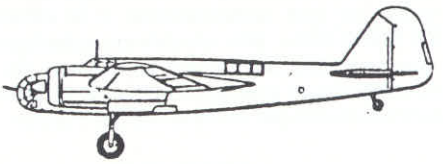
La 4.ª Escuadrilla fue dotada de sobrealimentadores en los motores. Volando a alturas superiores a los 6.000 metros se disponía del chupete de oxígeno, combinado con el altímetro, y equipo eléctrico de calefacción para la tripulación, enchufado a una batería de 24 V.

Para proteger a esta escuadrilla, se equipó una de «Moscas» I-16 modelo X, con sobrealimentadores. Fue mandada por Antonio Arias. Debido a que los aviones alemanes subían muy alto, especialmente el Messershmitt 109, había que contrarrestarles y combatirles en todos los terrenos.

La cantidad de Tupolev SB-2 construidos en total, fue de unas 6.666 unidades, de las cuales 200 bombarderos en picado SB-RK o AR-2, con área alar reducida. La producción en la U.R.S.S. era de 13 aparatos por día en el año 1937. Al terminar nuestra guerra, en 1939, quedaron 18 «Katyuskas» en España que pasaron a formar el Grupo 20 W con base en Los Llanos (Albacete). Estuvieron en servicio hasta el año 1948.

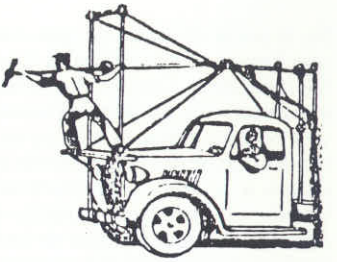
Algunos se han atrevido a decir que la República Española había recibido 200 «Katyuskas» SB-2. La verdad (93) no llega ni a la mitad de lo que se ha escrito. El n.º 37, «El Abuelo», fue el que largó la bomba al «Deutsland». El puro, las alas y el empenaje eran de otros aviones derribados o accidentados. En una palabra: que el pobre estaba hecho de pedazos.

Parecíamos y nos llamábamos «El Circo», por su semejanza en los traslados. De Castilla a Levante, de Aragón a Cataluña, de Extremadura a Andalucía. Todo el mundo se conocía y existía una entrañable amistad. Desde el simpático chofer de la puesta en marcha, pasando por el cocinero, incluyendo al motorista, hasta al jefe de Estado Mayor, la compenetración entre todos era perfecta. Personal "volante" o "rodado", la fraternidad era la nota predominante. Siempre hemos admirado al personal «rodado». Eran infatigables cuando llegábamos de vuelta de servicio.



Todos y cada uno estaban en su puesto: mecánicos, armeros, electricistas, paracaidistas, personal de ambulancias, en fin, todos. Cuando íbamos a aterrizar, desde arriba, nos daba la impresión de un hormiguero esperando que se posase la Libélula para acogerla y prodigarle toda clase de cuidados. Que hiciese frío o calor, lluvia o viento, ya no se separaban del aparato hasta que el avión estuviese listo y bien preparado para un nuevo servicio. Y si «El Circo» era descubierto por la aviación enemiga, caro pagaban sus desvelos por nosotros. Espectadores ocasionales, veíamos como los «rodados», bravos y estoicos, soportaban la lluvia de bombas. Sus servicios

eran tan valiosos como los nuestros. Cuando la Escuadrilla volaba hacia una nuevo aeródromo, el personal rodado les seguía por carretera.



Recuerdos... En el autobús, del hotel al campo o del campo al hotel, al terminar o en espera del servicio, el coro de canciones: Al olivo, al olivo — Al olivo subí... encadenada con: «Eres alta y delgada... Para terminar inevitablemente con: «Asturias, patria querida, Asturias... Recuerdos todos que me llenan de alegría y que, aunque no fuera nada más que por eso, merece la pena haberlos vivido.

MOTORES.- Dos motores M-100 A-AU de 12 cilindros en V, de 860 C.V. cada uno, licencia Hispano Suiza, 2400 r.p.m. - Refrigerados por agua y persianas frontales, con circulación a presión. El carter del motor refrigerado por aire. Radiador con válvula de regularización automática. Capacidad del circuito, 75 litros. Giro del cigüeñal a derecha; giro de la hélice a izquierda; diámetro de los cilindros, 150 mm.; recorrido del émbolo, 170 mm.; peso del motor, 470 Kg.

Doble encendido en las dos magnetos de alta tensión. Motor de techo alto. Es decir, que con la altura conserva su potencia nominal, para la cual estaban construídas las diferentes partes del motor. Compresor destinado a elevar la presión del aire. Este compresor está calculado de modo que conserva la misma presión del aire a cualquier altura. Carburador R-100, tipo Solex. Equipado con 6 carburadores, uno para cada dos cilindros. Consumo de gasolina sobre potencia nominal, 280 grs. por C.V. hora. Tres bombas de aceite, 1 aspirante y 2 impelentes. Bomba para agua centrífuga. Los radiadores de agua podían recibir un líquido incoloro llamado ETILENGLICOL, mezclable con el agua para evitar la formación de hielo (su punto de ebullición 197° C). El bloque del motor era de aleación de aluminio. Grifo de avería para desaguar el motor. Temperaturas: 50° C. de entrada y máximo de 85° C. de salida. Los cuatro depósitos de esencia, en duro-aluminio, estaban colocados: Dos en el centro del plano y dos en los planos respectivos. Cada depósito tenía orificio de relleno y grifo de evacuación. El depósito de purga estaba colocado en el fuselaje, entre la 2.ª y la 3.ª cabina. Las cuatro llaves de gasolina se encontraban en el piso de la cabina del piloto. Dos llaves contra incendio, una para cada motor. Capacidad total de los cuatro depósitos, 1500 litros. En el curso de la guerra los depósitos de gasolina recibieron una protección de caucho, parecida a la empleada para los «Chatos» y «Moscas».

PUESTAS EN MARCHA.— El «Katyuska» disponía de dos sistemas de puesta en marcha, La primera, llamada sistema «VIET», era autónoma y funcionaba por aire comprimido; la segunda, conocida por todos los que pertenecieron a la aviación republicana, era el «CAMIÓN PUESTA EN MARCHA». Era un sistema adaptado al buje de la hélice y al motor del camión que permitía una puesta en marcha de los motores, Tipo HUCKS, rápida y económica, reservando el aire comprimido empleado en el sistema automático VIET, para el funcionamiento del frenado de las ruedas.

CARACTERÍSTICAS

Envergadura	*20,40 m.*
Longitud	*12,30 m.*
Altura en línea de vuelo	*4,39 m.*
Superficie alar	*52,39 m.*
Diámetro hélice metálica 2 palas (paso variable reglable en tierra)	*3,45 m.*
Capacidad radiador agua por motor	*75 l.*
Carga útil	*1.555 Kg.*
Peso cargado	*6.100 Kg.*
Diámetro de las ruedas	*0,90 x 0,30 m.*
Distancia entre las ruedas	*5,10 m.*
Armamento 4 ametralladoras SHKAS	*7,62 mm.*

PERFORMANCES

Velocidad máxima a 3.300 m.	*430 Km/h.*
Velocidad de crucero	*380 Km/h.*
Velocidad mínima	*145 Km/h.*
Velocidad de planeo sin flaps	*160 Km/h.*
Velocidad de aterrizaje	*120 Km/h.*
Velocidad de despegue	*120 Km/h.*
Aotonomía de vuelo	*1.200 Km.*
Techo operativo	*9.000 m.*
Techo máximo	*11.300 m*
Velocidad de ascenso	*180/200 Km/h.*

Los últimos de 3 palas eran reglables en el aire.

Recopilado de «ALAS PLEGADAS»

recordando

Al leer nuestro Boletín «Alas Gloriosas» núm. 10-11, el artículo de nuestro compañero Simón Fiestas, titulado «Un paseo a 8000 metros», he sentido una gran satisfacción, pues ha tenido la virtud de retrotraer en la memoria aquellos días y en mi recuerdo volver a vivir la experiencia tan magníficamente narrada por él.

Como quiera que fui el promotor de aquella acción, quiero aclarar que fue justificada y premeditada. Lo que a simple vista parece el producto de una chiquillada, pudo haber sido trágico o glorioso, pero en cambio no resultó ni lo uno ni lo otro. Todo ocurrió de la siguiente manera:

Corría por entonces la primera quincena del mes de marzo de 1939, NUESTRA Escuadrilla la 2.ª de Chatos estábamos situados en Rabasa (Alicante), la 3.ª de Chatos en La Señera (Valencia), estas eran las únicas escuadrillas de Caza con que contaba la República en esos momentos, por entonces la guerra ya estaba prácticamente terminada y nuestra misión era proteger los puertos de Alicante y Valencia, respectivamente.

Pocos días antes había muerto en ataque a la Escuadra franquista en Cartagena, el que fue uno de los mejores de nuestra Escuadrilla, José Brufau Basanta, era el segundo de la Escuadrilla, puesto que desde su muerte ocupaba yo. Como entonces la Escuadrilla contaba con más pilotos que aviones, teníamos establecido un turno para no madrugar, en este día relevé de la obligación de madrugar al jefe de la Escuadrilla, Francisco Viñals, por lo que me encontraba en el aeródromo como responsable hasta la incorporación del jefe. Cuando despegaban aviones de bombardeo en Palma de Mallorca, se nos comunicaba por teléfono el siguiente mensaje: «aviones de Palma en vuelo», pero aquel día el aviso fue más concreto, «Aviones de Palma en vuelo rumbo Alicante», esto me hizo pensar que no debía desaprovechar la ocasión de intentar sorprender a los Savoia-79, inmediatamente me puse al habla con la D E C A de Alicante, advirtiéndoles que de inmediato despegaría una patrulla que trataría de superar la altura con que solían entrar los Savoia-79 en sus bombardeos y que si ellos descubrían a los bombarderos antes que la caza, marcaran la situación de los mismos, y a la vez nos lanzaran algunos disparos hacia nosotros para advertirnos de su presencia.

Como yo tenía «in-mente» lo que creía posible efectuar, decidí salir con mi patrulla, formada por Simón Fiestas Martí y Jordi Bayés Nonell, a los que advertí que subiríamos más que de costumbre y que se abrigaran bien. Yo, desde la escuela de Kirobavad, donde hice el curso, sabía que el Chato tenía un techo muy superior al que normalmente utilizábamos y que todo dependería de nuestra resistencia física, por lo tanto y despegando de inmediato, para poder contar con tiempo suficiente y esperar con ventaja, empezamos a subir resultando todo normal hasta superados los cinco mil metros, a partir de aquí cada vez nos iba costando más subir, el corrector de altura lo usábamos al máximo, llegó

un momento en que daba la impresión de que el avión no avanzaba, como si estuviéramos colgados del cielo, nosotros nos hallábamos en un estado de sopor admirable, una tranquilidad fantástica, como el día era muy claro y sin calima, nuestra visión era enorme, yo observaba a mis compañeros y no les notaba ningún indicio de preocupación, pero como la obsesión que tenía por los bombarderos era superior, llegamos en mi altímetro aproximarnos a 7.800 m., en este momento y volando al este de San Juan, vimos por debajo de nosotros a cinco Savoia-79 en dirección al puerto de Alicante, (ellos volaban de cinco a seis mil metros de altura), este era el momento que tanto deseaba y nos lanzamos sobre ellos con el propósito de darles más de una pasada antes de que pudieran alcanzar su objetivo. Entonces me encontré con algo que no esperaba y que hechó por tierra todas mis ilusiones, de las doce ametralladoras con que contábamos, sólo una de las mías disparaba tiro a tiro, es decir desencasquillándola cada tiro. Como no podíamos producirles ningún daño material, entonces procuré que nos viesen bien con el fin de asustarles, cosa que conseguimos, pues al verse sorprendidos y con más altura que ellos, inmediatamente iniciaron un virage de noventa grados a la izquierda con fuerte picado lanzando las bombas al mar olvidándose de Alicante. Para ellos debió ser una sorpresa muy desagradable el verse sorprendidos por tres cazas por encima a aquella altura, seguro que creyeron que éramos algún nuevo modelo de caza.

Mi fallo fue no pensar que a tan baja temperatura como llegamos, posiblemente la grasa de las ametralladoras se congeló y esto evitó que aún contando con la mejor ocasión que jamás se pudo tener, pues los italianos tan seguros se encontraban a esa altura, que sólo observaban hacia abajo y cuando nos vieron ya los podíamos haber machacado, el susto debió ser tan grande que ni los ametralladores nos hicieron frente, solo pensaron en soltar las bombas picar y salir de nuestro alcance, los seguimos un poco, pero más por cubrir el expediente ya que sin ametralladoras poco podríamos hacer. Lo único que conseguimos fue evitar el bombardeo, pero el propósito era el de aniquilarlos.

Debido al fuerte picado que hubimos de hacer tras ellos y quizás por las diferencias de temperaturas y de presión que soportábamos, empezamos a sentir fuertes dolores en las manos por lo que tuvimos que anticipar el aterrizaje, lo que conseguimos realizar con normalidad, pero posteriormente, cuando ya estábamos en tierra, recuerdo que lo pasamos muy mal en cuanto a malestar y grandes dolores por todos los miembros durante un buen rato, por lo que nos tuvo que atender el médico de la Escuadrilla.

Este fue el motivo de la experiencia recordada por mi gran amigo y compañero Fiestas.

Joaquín Calvo Diago

los cazas alemanes de la república

Para los historiadores aéreos de la guerra española, la presencia de tres cazas alemanes Focke Wulf Fw. 56 «Stôsser» encuadrados en las fuerzas republicanas, ha sido siempre un tema misterioso, poco tratado por los investigadores. Es de todos conocido que Alemania no suministró avión alguno a la República, ni tampoco mandó este modelo al bando nacional. ¿De dónde, pues, procedían estos aparatos? ¿Cómo llegaron a España?

La historia empieza antes del conflicto español, concretamente durante la campaña italiana en Abisinia. Una firma suiza, la Soley, dedicada a la venta de armamentos, a raíz de un encargo recibido del Emperador Haïle Selassie, organizó en 1935 el envío de un cargamento de armas diversas, con destino a las fuerzas del Negus.

Una parte del material fue depositado en Finlandia y los aviones en el puerto de Amberes. El 24 de abril 1936, el mercante "Santamaría" llegó al puerto belga, procedente de Finlandia, y cargó a bordo tres aparatos de fabricación alemana, adquiridos previamente por la firma suiza. Con los aviones embarcaron tres mecánicos alemanes, encargados de supervisar el montaje y probarlos en vuelo. En ruta hacia Abisinia, finalizó la guerra italo-etíope, con la ocupación del país por la tropas italianas y la huída del Emperador. El buque recibió entonces la orden de regresar a un puerto inglés, donde el material fue transbordado al vapor «Stanmore» de la compañía Billmeir.

La guerra de España vino a solucionar el problema de colocar y vender el armamento bélico, el cual fue ofrecido y adquirido por el coronel D. Angel Pastor Velasco, comisionado a Londres por el gobierno para la compra de material aéreo. Así es, como el «Stanmore» se hizo a la mar y llegó al puerto de Alicante el 11 de octubre 1936, con los tres cazas Focke Wulf Fw. 56, trasladados y montados en la base de San Javier.

Su arribo coincidió con el desembarco en Cartagena de los primeros cazas soviéticos, por lo que los «Stösser» pasaron a segundo plano, siendo destinados a la Escuela de Vuelo, sin llegar a instalarles las dos ametralladoras previstas.

Durante su larga permanencia en San Javier, uno de los aparatos resultó averiado en un capotaje. Su motor Argus As.10 fue sustituído por el Hispano 9 QD radial, que no resultó apropiado. Los dos restantes continuaron prestando servicios de entrenamiento, hasta que la falta de recambios obligó a inmovilizarlos en el suelo y finalmente a ser desguazados. Hoy su valor histórico sería extraordinario, basta decir que del millar de ejemplares producidos (entre varias series) no queda ninguno.

Los pilotos y profesores que volaron con ellos, recuerdan con afecto los Focke Wulf Fw. 56 por su finura de mandos y dotes acrobáticas.

J.R.M.

P.D. Cualquier información sobre los Fw.56 será bien recibida, así como la posibilidad de obtener alguna fotografía.
Dirigirse a la Secretaría de A.D.A.R. en Barcelona.

breve historial

El Focke Wulf Fw.56 «Stösser» (Halcón) fue diseñado en 1933 por el Dr. Kurt Tank, Director de la Oficina de Proyectos de la firma alemana, con varios colaboradores.

Se trataba de un monoplaza, monoplano de ala alta, tipo parasol, que hizo su primer vuelo en 1934, de avanzadas líneas aerodinámicas, construido de madera, metal y recubierto de tela.

El destino principal era el entrenamiento avanzado, con la posibilidad de adoptarlo como caza, con la instalación de dos ametralladoras M.G. 17 de 7,92 mm. sobre el capó.

A uno de los prototipos se le adoptó un lanzabombas para el bombardeo en picado, que no resultó adecuado, dada la poca potencia del motor y la falta de suficiente robustez estructural. La idea se materializó más tarde con el Junkers Ju.87 el famoso «Stuka».

Muchos Aero Clubs alemanes adoptaron el Fw.56, exportado además a Austria, Bolivia, Bulgaria, Holanda y Hungría.

Los tres ejemplares españoles, llegaron con su color original gris claro. Más tarde recibieron un camuflaje de finas motas verdes sobre fondo ocre, tipo «Katiuska» y como signos de identificación, eran portadores de bandas de color rojo en el plano y fuselaje, con la bandera tricolor en el timón movible. La nomenclatura militar fue EW.

Motor	Argus As.10c de 8 cilindros en V invertida		
Potencia	240 CV		
Velocidad máxima	267 Km./h.	Velocidad de crucero	245 Km/h.
Autonomía	370 Kms.	Techo	6.200 m.
Peso en el vacío	670 Km.	Peso cargado	990 Km.
Envergadura	10,55 m.	Longitud	7,65 m.
Altura	2,55 m.		
Sperficie alar	14 m^2	Carga alar	70,4 k/m^2

Dedico esta narración a la juventud que despierta a la vida, con las vivencias y testimonios personales de un piloto aviador que combatió en la guerra civil española y que tuvo la suerte de conocer este maravilloso mundo de la aviación.
LADISLAO DUARTE

Durante la guerra civil, combatí por todos los cielos de España utilizando los aviones de caza llamados popularmente "Chatos", operando en los frentes del Norte, Aragón, Teruel, Levante, Ebro y Cataluña, conociendo los aeródromos de Llanes, Santander, Gijón, Zaidín, Tardienta, Lérida, Reus, Valls, Cervera, Sabadell, Prat de Llobregat, Barracas, Sagunto, Valencia y un largo etcétera...

El curso de piloto lo realicé en la base de San Javier (Murcia), hacia el mes de marzo de 1937. Una vez terminado el curso me enviaron al frente de Madrid, donde pasé un corto entrenamiento en el avión I-15 "Chato" y más tarde me enviaron al frente del Norte.

Al día siguiente de llegar a este frente, la escuadrilla al mando de Morquillas, realizó un servicio de reconocimiento y cuando sobrevolábamos las primeras líneas del frente, pudimos observar que la aviación enemiga ya estaba patrullando sobre sus líneas. Recuerdo que yo iba a la izquierda de Morquillas, cuando le digo, —vamos a por ellos—. Morquillas me hace un movimiento con sus dedos, queriendo decir: son muchos, pero no tuvimos tiempo de cambiar impresiones, cuando siento una ráfaga sobre mi avión. Miré hacia arriba y vi como se lanzaban sobre nosotros un grupo de Fiats. Yo rápidamente me orienté tirándome sobre el Fiat que me ametrallaba pegándome a su cola, sin dejarlo escapar. Lo llevé hasta tierra realizando tremendas figuras de alto pilotaje que no sé como pude realizarlas. Durante media hora y a muy baja altura, luchamos duramente, pero a consecuencia de mi poca experiencia se me escapó entre las montañas.

En este combate no hubo pérdidas a pesar de que el enemigo nos sorprendió. Mi avión tenía varios impactos pero sin importancia. Debo señalar que Morquillas fue un gran maestro para nosotros, ya que nos transmitió toda su experiencia de combate y alto pilotaje.

Debido a la gran actividad del enemigo y nuestra escasa aviación, teníamos la necesidad de realizar diariamente de 8 a 10 servicios, con ametrallamientos, bombardeos y los correspondientes combates aéreos.

Aproximadamente en agosto del 37, Morquillas me entregó el mando de la Escuadrilla de "Chatos" y más tarde, cuando el Estado Mayor de Aviación del Norte se trasladó al Centro, me nombraron Jefe de toda la aviación que actuaba en el Norte, es decir, de una Escuadrilla de "Chatos" y otra de I-16 de "Moscas".

El avión de caza alemán Messerschmitt-109, apareció en España en el mes de marzo, y en el Norte por el mes de agosto del año 1937. Debido a su gran velocidad y poca maniobra, los alemanes adoptaron la táctica del ataque por

"sorpresa" y rehuir el combate, mas siempre atacaban cuando nuestras escuadrillas regresaban al frente ya lejos de sus líneas. Nosotros adoptábamos la vigilancia constante con el cruce de dos aviones que previamente se designaba.

Los combates más terribles que se desarrollaron, según mi opinión, fueron los del Norte, ya que la superioridad del enemigo en aviones, era muy considerable, es decir, en un término medio de 10 a 15 aviones contra uno de los nuestros.

Durante los últimos días de la campaña del Norte, cuando se realizaba la evacuación de tropas y ciudadanos civiles, nuestra responsabilidad, ante este contingente de personas que se acumulaban en el puerto de Gijón, era muy grande. Constantemente patrullábamos sobre la ciudad y en la vertical del puerto. En uno de los servicios, en los ultimos días, libramos un combate aéreo extraordinario con 36 aviones Heinkels y otros tantos Messerschmitt 109. Nosotros contábamos solamente con 10 aviones de caza "Chatos" y "Moscas". El combate duró una hora y 20 minutos y derribaron al compañero Castillo que cayó con su avión al mar, próximo al puerto. A su "Chato" se le veía un poquito la cola. El salió con toda tranquilidad de la cabina y esperó en lo alto de la cola hasta que lo rescataron. En este combate derribamos 2 Messerschmitts y 1 Heinkel.

Abandonamos el Norte el día 10 de noviembre, a las 10 de la mañana y el vuelo se realizó a través de Biarritz y Tolouse. Hasta Biarritz nos persiguió la caza enemiga, pero sin resultado.

Tan pronto llegamos a Sabadell (Barcelona), me ordenaron con el resto de pilotos y mecánicos del Norte, organizar la 4.ª Escuadrilla de "Chatos" y durante la organización de ésta, hacíamos servicios de patrullas sobre la ciudad de Barcelona.

A cargo de mi avión estaba el mecánico José Jové Alujas. Debo señalar la competencia y profesionalidad de todo el equipo de mecánicos, pero en particular al compañero José Jové, lo veía tan responsable y preocupado, que cuando dormía me parecía soñaba con su avión...

Como detalle del sentido de la responsabilidad del compañero Jové, estando en Zaidín, desde donde se operaba en el frente de Caspe, Híjar, Alcañiz, etc., un día en el último servicio del atardecer, uno de nuestros aviones fue tocado y tuvo que aterrizar de emergencia en tierra de nadie o sea entre las dos líneas de combate, siendo rescatado el piloto por nuestras tropas. Con el fin de intentar recuperar el aparato, ordené al jefe de mecánicos que enviara un especialista y cuando estabamos hablando, mi mecánico me dice: permítame que vaya personalmente a recuperar el "Chato", y le contesté que lo correcto era que fuera el mecánico que le correspondía, pero Jové me dice: —yo tengo 24 años y el tiene ya 40 y creo que tengo posibilidades de éxito de traerlo...

El compañero Jové, con un ayudante y un camión puesta en marcha, salió de Zaidín a la busca del avión perdido. Después de muchas visicitudes y en plena retirada de las tropas republicanas, con la ayuda de un teniente checo que pilotaba una tanqueta y entre dos fuegos, se recuperó el avión, y al día siguiente se presentó a las 8 de la mañana a la caseta de mando, sin haber dormido en toda

la noche, con toda naturalidad me dio el informe de como sacó el avión, como lo desmanteló y lo dejó en la carretera de Alcañiz, para que lo recogiera un camión de recuperación.

Volviendo al hilo de esta narración, una vez formada la Escuadrilla en Sabadell, nos enviaron al aeródromo de Sagunto, donde recibimos los aviones de una escuadrilla de "Chatos", pilotados por camaradas soviéticos y que regresaban a su país, con motivo de la retirada de los Internacionales estando presentes la Comisión de No Intervención de la Sociedad de las Naciones, que comprobaron que todos los pilotos y personal de mantenimiento eran españoles.

Actuamos primeramente en la ofensiva de Teruel, en enero del 38, todo cubierto de nieve y desde el aeródromo de Barracas. En este frente se libraron también grandes combates con los Fiats y otros aviones. En esta acción de guerra de Teruel, en la ofensiva actuaron todos los "Chatos", que si mal no recuerdo estaban al mando de : 1.ª Escuadrilla Stepanov, la 2.ª Morquillas; la 3.ª Comas y la 4.ª la mandaba yo.

En el frente de Aragón, cuando parte de los milicianos abandonaron el frente, hubo la necesidad de aguantar las primeras líneas a base de aviación y especialmente de los "Chatos", que teníamos que sacar a la infantería de sus propias trincheras. En este frente actuaba todo el Grupo de "Chatos" que mandaba el camarada Katrov. En uno de los servicios de ametrallamiento Katrov ordenó que mandase yo la Escuadrilla. Antes de llegar al frente pudimos apreciar a una gran cantidad de aviones enemigos e inmediatamente di la orden de formación en "peleng" derecho y sobre la marcha maniobrábamos con objeto de tomar altura y colocarnos en la parte del sol, pero el enemigo se lanzó sobre la 1.ª Escuadrilla, que entonces la mandaba Osipenko, que se encontraba un poco más rezagada y más baja que el resto de las escuadrillas. Osipenko, con una habilidad espantosa, pudo esquivar el primer golpe hasta que el resto de la escuadrilla pudiera entrar en combate. La confrontación fue encarnizada, con un saldo de seis aviones derribados y nosotros perdimos dos, pero los pilotos se rescataron. En este mismo frente cuando el enemigo avanzaba casi sin resistencia alguna, nos encomendaron un servicio de reconocimiento y ametrallamiento. Esta vez la escuadrilla salió sola y cuando llegamos a las primeras líneas, detectamos una gran cantidad de tropas en formación, que al parecer no nos esperaban. Di la orden de formación en "peleng" derecho y nos lanzamos al ataque con un ametrallamiento que causó tal desastre, con gran número de víctimas.

Al regresar al aeródromo de Candasnos, donde estaba ubicada nuestra escuadrilla, vimos que un grupo de aviones Heikels 111, bombardeaban el aeródromo y tan pronto nos detectaron se dieron a la fuga desordenadamente, excepto dos que fueron a la segunda pasada y así nos dieron la posibilidad de atacarles sobre el aeródromo. Después de unos minutos fueron derribados los dos aviones, en las proximidades del aeródromo, capturando todas sus tripulaciones.

En la Batalla del Ebro, donde prácticamente operó casi toda nuestra aviación, teníamos que hacer, sin descanso, de 8 a 10 servicios diarios de ametrallamiento y librar combates aéreos.

Con urgencia nuestra escuadrilla fue enviada al frente de Levante, cuando el enemigo se proponía dar un golpe, para contrarrestar la ofensiva del Ebro. En este frente, en uno de los servicios, nuestra escuadrilla sorprendió a grandes contingentes de tropas, que fueron maltrechas en el transcurso de unos cuantos servicios y a consecuencia de esto, el enemigo no pudo realizar sus planes.

Durante estas operaciones cayó el compañero Recalde. Debo recordar que los "Moscas" siempre aparecían sobre nosotros en el transcurso de estas operaciones.

En septiembre de 1938 (en Levante), me nombraron Jefe de Grupo del "Chatos" n.º 26, ascendiendo a Comandante. El mismo día que entregué la escuadrilla a Llorente y simultáneamente se me entregó el Grupo, la 4.ª escuadrilla recibió una orden de servicio de ametrallamiento. El compañero Llorente me pidió que fuese a la cabeza de la escuadrilla, ya que aquella parte del frente él no la conocía muy bien. El enemigo estaba situado al fondo de la cordillera que va desde Sagunto a Teruel y pretendía tomarla. Al llegar la objetivo di la orden de formación el "peleng" derecho y ante una inmensa cantidad de cúpulas negras y rojas de los antiaéreos, nos lanzamos al ametrallamiento. A la segunda pasada fui alcanzado por una ráfaga de ametralladora de grueso calibre que me incendió el avión y con el aparato en llamas pude elevarme a la cumbre de la montaña donde rápidamente me rescató nuestra infantería. En estos días no hubo otra baja que la mía. Me hospitalizaron en Valencia donde permanecí durante tres meses.

Y por último, cuando aún no tenía curadas las quemaduras por completo, operé en la retirada de Cataluña, al mando del Grupo de "Chatos" de la 26. Aquí nuestra aviación jugó un papel muy importante y muy humano, especialmente los "Chatos" que teníamos la misión de evitar los ametrallamientos enemigos y salvar vidas de aquel contingente de mujeres y niños que se retiraban hacia la frontera francesa, camino del exilio...

En esta retirada los alemanes utilizaron, por primera vez, el cañón en los aviones Messerschmitt-109 y los teníamos constantemente sobre nuestros aeródromos.

Especialmente quisiera recordar que jamás he sentido mayor satisfacción que cuando mandaba la 4.ª escuadrilla, ya que se operó con la máxima compenetración y compañerismo, es decir, bajo el principio de colaboración entre todos. Todos los aviones que derribamos, que aproximadamente fueron unos 30, fueron considerados derribos colectivos.

Y este revoltijo de ideas es todo lo que puedo recordar. Estas vivencias siempre estarán presentes en mi mente, y pido disculpas si hay algun error, que posiblemente existirá, ya que después de tanto tiempo se olvidan los nombres y los acontecimiento cotidianos. Termino estas memorias rindiendo un emocionado homenaje a los compañeros que lucharon y dieron sus vidas por su patria y por una causa común.

Escrito en la ciudad de GORKI —URSS— en noviembre de 1979.
Ladislao Duarte Espes. *Combatiente de la Guerra de España 1936-1939.*