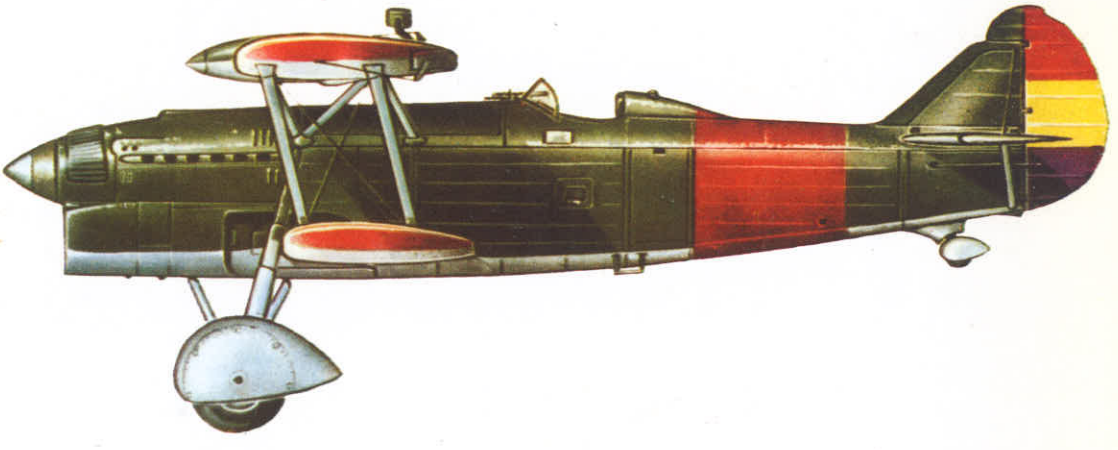
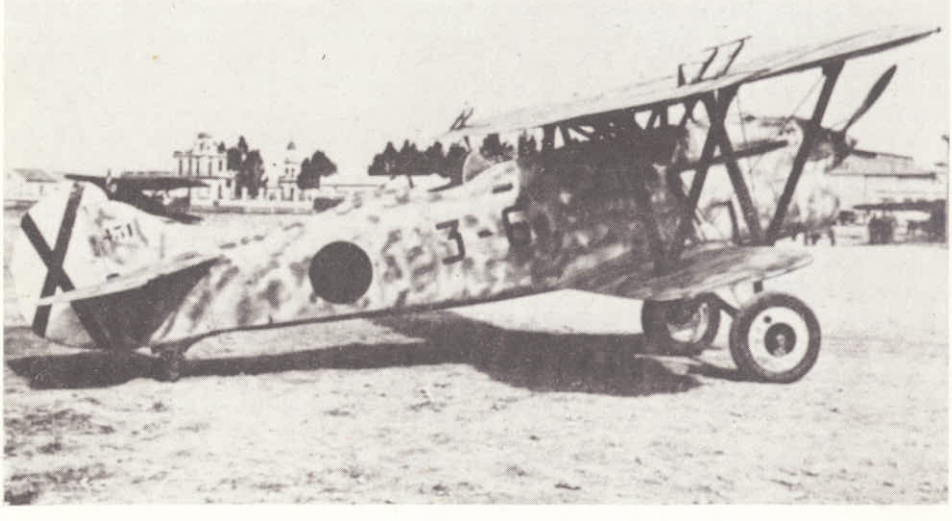
ALAS GLORIOSAS



FIAT C.R.-32

BOLETIN INFORMATIVO 31

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



Avión Fiat C.R.-32 con el distintivo nacionalista de la Cruz de San Andrés, sobre fondo blanco.

Avión sin el carenal de las ruedas, pilotado por el italiano Giorgio Francheschi, que después de un combate tuvo que tomar tierra en Don Benito, campo gubernamental, y que fue llevado a Los Alcázares, lugar donde está fotografiado.

ALAS GLORIOSAS

ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA • A.D.A.R. • 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 31 **ENERO - FEBRERO 1984**

Consejo de Dirección y Redacción:

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

Agradecemos las colaboraciones de:

Pablo Fuentes Alvarado
Isidro Giménez
José Reinés - Machi
Simón Fiestas Martí
José Sanchis Selva
Silvio Zurueña
José Jové Alujas
R. Sánchez Bertomeu
M. Borge
Joaquín Tarazaga
Luis J. Poch de Porras
Ricardo Domingo y Bochaca
Sebastán Martínez Vélez
José Gómez

y la del Sr. Luis Martínez Mira, gran entusiasta de la aviación, que nos ha proporcionado varios dibujos humorísticos para el presente boletín.

IMPRIME: PRISMÀTIC A.G. - BEETHOVEN, 38 - TERRASSA - DEPÓSITO LEGAL: B-9.805/1979

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

sumario

	Página
Cartas de compañeros	3
Necrológicas • Rogamos información de... • Nota	4
Biblioteca	5
Temas aviatorios	6
El Batallón de Abraham Lincoln	7
Galería de Pilotos: Iván Kojedub	8
Mi último vuelo	9
Los viejos aviones	10 - 13
Comentando un pasado	14 - 16
Origen de una amistad	17 - 18
Vultee	19 - 20
Una anécdota vivida	21
A los caídos de la Novena Promoción de Aeronáutica Naval	22 - 24
A un aviador leal y amigo	25
Guernica	26 - 32

CARTAS DE COMPAÑEROS

Queridos amigos:

Aprovecho el escribiros para mandar una sugerencia, y es la siguiente: vive en Murcia la madre de un compañero, a la que en la Asamblea celebrada en Valencia, la nombramos madre honoraria de todos los aviadores de la República, por su edad. El compañero era Rueda, de Katiuskas, que fue derribado. Pues bien, esta buena mujer, que tiene 93 años, en los días inmediatamente anteriores a los que se celebraba la Asamblea de Murcia última, se le murió la única hija que le quedaba y a los 17 días el marido de la misma, con lo que se ha quedado totalmente sola.

De aquí de Madrid le escribimos con bastante frecuencia algunos compañeros, pues sabemos que nuestras cartas le sirven de alegría, consuelo y compañía, y mi sugerencia es que digáis algo de esto en el Boletín, para ver si de todos los compañeros de España y algunos de los que lo reciban de fuera, pudieran, de vez en cuando, mandarle unas líneas, que para ella serían una gran alegría y una cariñosa compañía para su gran soledad, pues está totalmente sola y ahora ya tiene muchos años, y aunque tiene alguna familia, ella vive sola en su casa. Su dirección es:

Nicolasa FERNANDEZ, Plaza DIEZ DE REVENGA (Edificio Santa María) Escalera 5 A-2.º B -MURCIA

Y nada más, muchas gracias, con un abrazo de vuestro amigo y compañero.

Firmado: Pablo FUENTES ALVARADO

AGRADECIMIENTO:

Queridos compañeros:

Tanto González Montero como el que suscribe queremos mostrar nuestro más sincero agradecimiento por las muchas atenciones recibidas de asistentes y ausentes en el acto, tan emotivo, que nos ofrecísteis el día 7 de enero, en la Asamblea de Valencia.

A todos un fuerte abrazo y muchas gracias, de parte de Montero y el que suscribe.

Isidoro Giménez

LA MUERTE DE UN PILOTO DESCONOCIDO

Acabo de leer dicho artículo y, francamente, me siento avergonzado de que haya tenido que ser precisamente el propio hermano de este compañero el que sacara a la luz y del anonimato las peripecias y humillaciones de post-guerra de este gran piloto. Todos hemos sufrido en propia carne martírios físicos y humillaciones odiosas y repugnantes pero no hasta el extremo de tener que renunciar a nuestro propio nombre para poder subsistir, y al final, que no sirviera para nada y tener que ser enterrado con un nombre que nada significaba para él y para sus familiares.

Yo, que tuve el honor de estar a sus órdenes, sé de sus virtudes y de sus grandes dotes humanas y también de su gran capacidad profesional y varonil por lo que me hago cargo de lo mucho que sufriría al no poder desahogar toda su contenida rabia ante la impotencia de verse encadenado de pies y manos, sin poder dar rienda suelta a toda la amargura que almacenaba en el interior de su pecho, como un hombre de honor que fue.

José Rubert Tomás, no sólo debe figurar en el CUADRO DE HONOR, sino que yo propondría que se le sacara del anonimato de su tumba y se le hiciera una lápida en el cementerio de Alicante como corresponde a un gran hombre.

Hago esta petición a A.D.A.R., pero especialmente a todos los que estuvimos con él en la 3.ª Escuadrilla de Chatos a los cuales propongo una visita a su tumba con una ofrenda de flores, ya que, en su momento, no pudimos hacerlo.

JOSÉ RUBERT TOMAS, Descansa en Paz.

José Reinés - Machi

NECROLÓGICAS

Lamentamos y tenemos el sentimiento de informar la triste noticia del fallecimiento de nuestros queridos compañeros de Arma:

ANTONIO CRESPO. - Brasil
LUIS FERNÁNDEZ RIBAS. - Norte-Balear
JOSE QUEVEDO FERNÁNDEZ. - Alas Plegadas
JOSE HERNÁNDEZ MUÑOZ. - Murcia
ANTONIO GÓMEZ CASTRESANA. - México
ANGEL BLANCO SANMARTÍN. - Venezuela
JOAQUÍN CARRILLO ARQUES. - Moscú

y también:

Dña. AGUSTINA CIURANA, esposa de nuestro compañero Pedro Lino Muñoz. - México.

A sus familiares nuestro más sentido pésame. ADAR rinde póstumo homenaje en memoria de estos compañeros y se inclina ante ellos en un último y respetuoso saludo. ¡Descansen en Paz!

ROGAMOS INFORMACIÓN de...

Se solicita información del Compañero Sargento Piloto D. LUIS GRACIA MIGUEL, cuyo título y empleo salió en el D.O. nº 296 del 6/12/1937.

El Compañero Cabo 1º Radiotelegrafista, JOSÉ CUYÁS BOSCH que se le dio el título como Soldado Radiotelegrafista de 1ª, en el D.O. del 31 diciembre 1938, página 301. Agradecería a sus Compañeros de Especialidad cualquier ayuda o referencias a sus Ascensos, a fin de que se le reconstruya su hoja de servicios. Gracias.

Se solicita información del Compañero Juan José OTERO GARCÍA, Ametrallador Bombardero y Observador de las Escuadrillas núms. 4 y 2 del grupo 24 (Katiuskas) - 1938.

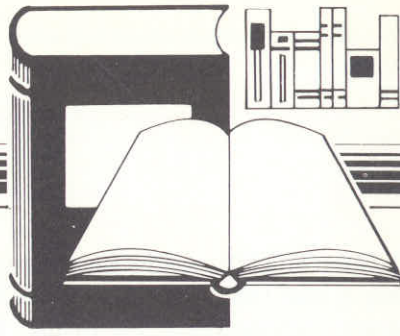
Toda información dirigirla a:
ADAR. - Apartado 2995 - Barcelona. Gracias.

NOTA

Se requiere a los compañeros que, manden relatos originales de los recuerdos trágicos o bien cómicos que haya vivido o que le impresionaron en aviación, tanto que sean de antes, durante o después de la Guerra Civil Española, aunque sean de la Guerra Mundial última.

Estos recuerdos serán publicados. Gracias
La Redacción

BIBLIOTECA



"HISTÒRIA DE L'AVIACIÓ CATALANA (1908-1936)"

Publica: Edicions de la Magrana
Autor: Josep CANUDAS

El libro que comentamos, que resulta a la vez una obra de consulta y divulgación y que narra las experiencias del que fue primer piloto catalán y padre de la aviación en Catalunya, Josep Canudas (1898-1975), fue profesor y piloto jefe de la Escuela Catalana de Aviación, fundando el Aeródromo de Canudas.

Su amigo y colaborador Joan Balcells, depositario del manuscrito de esta historia de la aviación, comentaba en la presentación del libro, que nunca encontró el apoyo de organismos oficiales ni de particulares para editar la obra.

Canudas era un iluminado —dijo Balcells— que tenía solo la obsesión de volar, pero también fue un gran organizador. La aviación comenzó aquí con cuatro maderos en unos terrenos del Prat. El primer vuelo en España salió del hipódromo de can Tunis el 11 de febrero de 1910. Canudas se procuró enseguida que pudo un avión y creó la Escuela de Pilotos de Barcelona. Esta obra es amena, llena de anécdotas simpáticas, informaciones interesantes y que a los lectores nos contagia y hace partícipes de la gran aventura que representa en el ser humano, el poder volar.

S. F. Martí

"Si tiene remedio, ¿por qué te quejas? Si no tiene remedio, ¿por qué te quejas?"

Proverbio oriental

El CONCORDE, avión supersónico franco-británico, seguirá en vuelo durante el año 1984. Los siete CONCORDE que explota Air France dispone de catorce tripulaciones. La British Airways tiene seis aviones y unas veinte tripulaciones, que sólo efectúan 25 horas de vuelo al mes.

La Unión Soviética está desarrollando un nuevo avión el "Antonov AN-40", el mayor avión de transporte existente en el mundo. Este futuro gigante del aire tendrá un peso máximo al despegue de 420 toneladas y con un radio de acción máximo de 13.200 kilómetros. La velocidad de crucero se estima en 750 km./h., con una envergadura de 70 m. y una longitud de 74 m.

La AEROFLOT es la mayor compañía aérea civil del mundo. Sus rutas se aproximan al millón de kilómetros y cuenta con 400 aviones y unos 500.000 empleados.

Ha comenzado su carrera aeronáutica el avión español CASA CN-235, que despegó por primera vez el pasado noviembre, siendo calificado de excelente el comportamiento de este nuevo aparato que honra a la industria nacional.

El volar con los llamados "ultraligeros" representa una revolución aeronáutica, que permite poner al alcance de todos la emoción y el deporte de volar, pero también si no se observan las normas y reglas, dejan de ser los ultraligeros juguetes inofensivos, sino verdaderos aviones que deben ser volados con el cuidado y conocimiento que requiere cualquier aparato más pesado que el aire.

EL BATALLÓN ABRAHAM LINCOLN

Los veteranos del Batallón Abraham Lincoln, que como se recordará formaron parte de las Brigadas Internacionales, todos los años y en el mes de febrero, celebran el aniversario de la Batalla del Jarama.

No fue posible corresponder a la invitación para asistir a los actos que se celebraron en San Francisco, pero merece destacar el recuerdo y la ilusión, que estos veteranos U.S.A., periódicamente rememoran la gesta de su participación en la Guerra Civil Española.

Ignoro como podrían opinar los sociólogos, analizando la circunstancia de que fuera de nuestro país, se recuerda más el drama de la contienda, que los propios españoles. Canadienses, Italianos, Alemanes, Rusos, Franceses, etc., puntualmente se dan cita para poner de manifiesto su compañerismo, camaradería y conmemorar, unos hechos históricos, que los propios españoles estamos olvidando.

Desde estas páginas un saludo de ADAR para nuestros amigos y compañeros yanquis, con los cuales y a distancia, hemos estado conjuntamente, coreando el canto de su himno de guerra "Red Riber Valley".

Un abrazo y hasta siempre.

S. F. Martí

"El hombre es mortal por sus temores
e inmortal por sus deseos".

Pitágoras

IVÁN KOJEDUB

Toda la ilusión del pequeño Iván desde temprana edad, era ser aviador. Mientras asistía a las clases en la escuela de su pequeño pueblo de Obrasheyerka (Ucrania) había estado oyendo hablar del vuelo de Chkalov a los Estados Unidos y ello había acrecentado su afición a las cosas del aire, cosa que no se le presentaba fácil como posible meta por ser hijo de un pobre labrador.

Consigue asistir a la Escuela de Química y Tecnología para cursar peritaje y en cuanto podía, marcha a un Aero Club próximo, donde, a salto de mata, conseguía realizar algún que otro vuelo.

En 1940 se alista en el ejército pidiendo posteriormente el pase a una escuela de Vuelo. Metido ya en su elemento, consigue rápidamente destacar entre los alumnos, tanto en las clases de pilotaje como en las teóricas, lo cual hace que al finalizar el curso y obtener el título se le destina a otra escuela como profesor.

Iniciada la invasión alemana y su avance victorioso hacia Moscú, el sargento Kojedub se desesperaba dando clases a futuros pilotos, mientras su imaginación le llevaba al frente donde se desarrollaban violentos combates. Pide en numerosas ocasiones el traslado a una unidad de combate, que una tras otra son rechazadas, dado que su sistema de enseñanza da muy buenos resultados.

Las grandes batallas aéreas de desgaste entre la Luftwaffe y la Aviación Roja, llegadas a su cúspide con el cerco de Stalingrado, habían dejado bastante maltrechos los cuadros de ambas fuerzas y así se echó mano de reservas. Esta fue la oportunidad de Kojedub.

Transferido a una escuadrilla de caza, en su primera misión ya derriba un contrario, abalanzándose sobre él en picado y disparando todas sus armas. Continúa su buena racha y sobre el aparato La-5 va cosechando victorias, consiguiendo rebasar la veintena a los ocho meses de combates. Las más altas condecoraciones le son concedidas: Orden de Lenin, Estrella de Oro, Héroe de la URSS, etc. Los agricultores de una granja colectiva le obsequian con un nuevo La-5 con el que consigue varias victorias más.

Al entrar en servicio el La-7, vuela con él hasta el final de la guerra.

Uno de los últimos derribos fue en circunstancias excepcionales: pilotaba su avión cuando observó un birreactor Me-262. Aceleró al máximo y aprovechando el factor sorpresa, consiguió centrarle en su visor y derribarle. Fue la única victoria soviética sobre los tardíos cazas a reacción alemanes.

En el año 1958 Iván N. Kojedub era Mayor General de las fuerzas aéreas soviéticas y uno de sus mejores pilotos.

José Sanchis Selva

MI ÚLTIMO VUELO

Quiero relatar mi último vuelo en España, no porque fuese mi último vuelo al servicio de la República, sino porque éste está ligado con la **precipitada** salida de España de los máximos responsables del Ejército y la Aviación Republicanas, Ministro de Defensa General Cordón y Subsecretario del Aire, Coronel Núñez Maza.

El 5 de marzo de 1939 estando destinado como Profesor de la Escuela de Polimotores en Totana (Murcia), el Jefe de la Escuela, Comandante Ramos, me comunicó la orden del Subsecretario de que me presentara con un Dragón en el Aeródromo provisional de Monóvar en espera de sus órdenes.

Esta llamada no me extrañó porque con frecuencia era llamado por el Subsecretario para prestarle servicio.

En el vuelo me acompañó el Mecánico, Teniente Manuel Gil.

En el Aeródromo de Monóvar, nos recibió el Ayudante del Subsecretario, Capitán Valentín de Santiago, el cual me comunicó la orden del Coronel, de preparar el avión y esperar nuevas órdenes.

Asi transcurrió el día y por la noche el Capitán Piloto francés Dary que prestaba sus servicios al Gobierno de la República, me comunicó el próximo vuelo al Aeródromo de Orán (Argel) y me dio detalles del Aeródromo.

Al amanecer el 6 de marzo de 1939, estando descansando, nos llamó el Capitán de Santiago diciéndonos que nos esperaba en el aeródromo el Subsecretario.

Cuando nos presentamos en el mismo el Subsecretario nos ordenó preparar el avión para volar a Orán.

Una vez el avión preparado, fue ocupado por el Ministro de Defensa, General Cordón, Subsecretario del Aire, Coronel Núñez Maza y entre otros pasajeros, el poeta Rafael Alberti y escritora María Teresa León. Además otro pasajero, el Consejero Soviético (según supe más tarde, camarada Malinobski ó Schumilob).

Después de aterrizar en el Aeródromo de Orán, oficiales de Aviación franceses nos llevaron al Pabellón de Oficiales (comedor) y después de esperar algún tiempo, (suponiendo que estaban preparando el desayuno) se presentaron 6 gendarmes los cuales después de cachearnos, invitaron a los tripulantes les acompañaramos y sin más explicaciones fuimos conducidos al Castillo de Mers el Kbir, donde quedamos detenidos.

A los tripulantes de nuestro avión, se unieron los del segundo, tripulado por el Teniente Rivera y Mecánico Aguinaga.

Días después supimos que nuestros pasajeros fueron llevados a un Hotel desde el cual se trasladaron a París, de nosotros, no volvieron a acordarse.

Así empezó nuestro prolongado exilio con todas sus consecuencias.

Así paga el Diablo a quien le sirve.

Silvio Zurueña

EL FIAT C.R.-32 (CHIRRI)

En la página 32 de nuestro Boletín n.º 30 de "Alas Gloriosas", insertamos la fotografía del monumento a todos los caídos del Ejército del Aire, de los bandos Nacionalistas y Gubernamental, inaugurado en la Base Aérea de Armilla (Granada), y en el lado izquierdo del mismo, destacan los dos Cazas más representativos de la contienda (1936-1939) como son el FIAT C.R.-32 (Chirri) del bando Nacionalista y el POLIKARPOV, I-15 (Chato) del bando Gubernamental. Habiendo sido ya publicados los datos técnicos del (Chato), (Boletín n.º 14), en el presente publicamos los del (Chirri).

El Ingeniero Aeronáutico Celestino Rosatelli, del departamento de aeronáutica de la FIAT, S. A. italiana, ya en los años 29/30 tenía a homologación un avión denominado C.R.-30, último prototipo de esta serie y cuya estructura fue enteramente metálica y estaba equipado con un motor Fiat A/30 de una potencia de 500 CV.

El mismo ingeniero Rosatelli, en 1931, empieza el proyecto del FIAT C.R.-32, en el que se le aplican muchas de las experiencias obtenidas del C.R.-30.

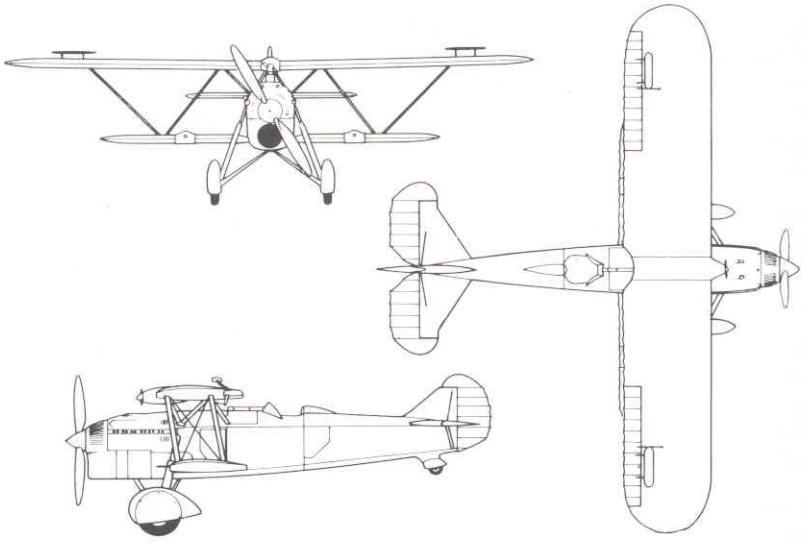
El 28 de abril de 1933 voló por primera vez el prototipo del C.R.-32, el cual estaba equipado con el mismo motor del C.R.-30 y que poco tiempo después se le montó el motor FIAT A/30-RA de 600 CV. de potencia.

La primera serie, de la que se construyeron unos 380 aviones empieza a entregarse en abril de 1935, y con estos Cazas se equipan el 1.º, 2.º, 3.º y 4.º Stormo C.T. de la Aviación Italiana. La segunda serie, Ter., de estos aviones, a mediados del 1937 se construyeron una cantidad aproximada de 328 unidades.

Las variantes o versiones diferían solamente en detalles de armamento, estructurales o bien de aerodinámica, pero de poca variación con referencia al original de su serie anterior.

CARACTERÍSTICAS: Avión SeSquiplano FIAT, C.R.-32, construído totalmente de estructura metálica. El fuselaje con la cobertura de tela hasta delante la cabina del piloto, y el resto hasta el motor cobertura metálica, también eran de cobertura en tela, los planos fijos de cola, los timones de profundidad, el plano fijo vertical (también llamado Deriva ó Quilla), y el timón de dirección, así como también, las alas y alerones.

Avión muy manejable en acrobacia y combate, si bien se debía tener en



cuenta el no pasar de su ángulo crítico en los picados pues se hacía difícil el recuperarlo, dado su perfil y peso del motor en línea.

Envergadura	9,50 mts.	Velocidad máx. a 3.000 mts.. . . .	375 km/h.
Longitud	7,45 mts.	Subida a 1.000 mts en	1 min. 20 seg.
Altura	2,63 mts.	Techo operativo. . .	9.000 mts.
Superficie Alar . . .	32,10 mts.^{2}	Autonomía	800 kms.
Carga Alar	87,70 kgs/mt.^{2}	Peso en vacío . . .	1.325 kgs.

Peso total: 1.850 kgs.

ARMAMENTO: Generalmente dos ametralladoras Breda-SAFAT de 12,7 m/m. colocadas en la parte superior del motor y unos 100 kgs. de bombas en la parte inferior delantera del fuselaje, donde se podían montar los lanzabombas. El grueso calibre de la munición de sus ametralladoras, hacían unos boquetes a nuestros aviones que, trabajo nos daba a los mecánicos el tener que repararlos.

CARACTERÍSTICAS del MOTOR FIAT A/30-RA: Motor de 12 cilindros en línea, refrigerado con Glicol (Agua con una mezcla de Glicerina y Alcohol para evitar las congelaciones), los 12 cilindros dispuestos en dos bloques de 6, dispuestos en V a 60°.

Potencia a 2.600 rpm. 510 CV.	Largo motor: 1,740 mt.
Potencia a 2.750 rpm. 568 CV. a 3.000 mts.	Ancho motor: 0,735 mt.
Potencia a 2.900 rpm. 620 CV.	Alto motor: 0,935 mt.
Relación de Compresión: 8	Peso motor: 485 kgs.

Combustible de 94 índice de octanos, el cual se lograba con la mezcla de: 55 % de gasolina, más el 22 % de benzol, más el 23 % de alcohol. (En volumen). Aceite: Ricino. —Reductor tipo Spur—. Arranque del motor con aire comprimido, y posteriormente con un motorcito de gasolina de dos tiempos, adicional.

De los aviones de este tipo que, por despistes, tomaron tierra en campos como Alcalá de Henares, Don Benito, Los Alcázares, etc., algunos con averías o tocados en combates, se formó una patrulla que se encuadró al Grupo 71, protección de costas y otros al Carmolí escuela y reentrenamiento y de entre los pilotos Gubernamentales que volaron con ellos, son Casajust, Aguirre, Balsa, etc.

En el sector de la palanca de mando de gas y en el último tercio del recorrido del sector, este avión llevaba un tope, a fin de que no se diera gas a fondo estando el avión en tierra, (dada su elevada, entonces, relación de compresión, (8), dicho tope se levantaba a partir de los 1.000 mts. de altura.

Donde verdaderamente este Caza Fiat, C.R.-32 (Chirri) demostró sus cualidades de vuelo y combate, fue en la Guerra Civil Española 1936-1939, en cuyo período, Italia, a través de su "AVIAZIONE LEGIONARIA" entregó a la España Nacionalista de 385 a 390 aviones de este tipo, de los cuales quedaban unos 80 al terminar la Guerra.

Estos aviones fueron los primeros que combatieron en España, con pilotos italianos y españoles, contra el otro, también Caza, I-15 (Chato).

Este avión no es BIPLANO como algunos historiadores indican, por lo que hay que hacer la siguiente aclaración:

BIPLANOS: Son los aviones que tienen dos planos, superior e inferior, de la misma superficie alar. Ejem. Avro 504.

SeSquiplanos: lo son los que la superficie alar del plano superior es una vez y media la del plano inferior. Ejem. (Chirri y Chato).

SeXquiplano: Los aviones que la superficie alar del plano inferior es igual a una sexta parte de la superficie alar del plano superior. Ejem. Nieuport—52.

MONOPLANO Ala Alta: Avión de un plano en la parte superior del fuselaje. Ejem. RYAN NYP (Spirit of St. Louis).

MONOPLANO Ala Baja: Avión de un plano en la parte inferior del fuselaje. Ejem. I-16 (Mosca).

MONOPLANO en Parasol: Que el plano está en separación por encima de la parte superior del fuselaje soportado por unos montantes. Ejem. Hispano E-30.

ANECDOTARIO. - En febrero de 1938, la cuarta Escuadrilla del Grupo 26, Escuadra. 11.ª, I-15 (Chatos), estábamos operando desde el campo de BARRACAS en el frente de Teruel, con infinidad de servicios diarios que se tenían que hacer. El día 21 de febrero, después de comer, primera hora de la tarde, tuvo que salir la Escuadrilla a un servicio de protección del frente. Haría escasamente 30 minutos que despegó la Escuadrilla cuando llegaron al campo dos coches con unos Sres. acompañados de un Capitán de E.M. y según nos informaron era una Comisión de Supervisores, que el Comité de no Intervención (¿...?) de la SOCIEDAD de NACIONES había mandado a España. Tengo que aclarar que la 4.ª Escuadrilla de Caza (Chatos) desde que se formó, todos éramos Españoles.

Haría una hora y cuarto aproximadamente que la Escuadrilla estaba de servicio, cuando divisamos un avión solo y a relativamente baja altura, que

venía en dirección al Campo y antes de llegar a nuestra vertical ya nos dimos cuenta de que venía sin el plano fijo vertical (Deriva o Quilla), y tampoco el timón de dirección. Uno de aquellos cinco señores, todo excitado me dijo en un castellano chapurreado, *¡Avión sin cola, avión sin cola!,* al tiempo que todos estaban ya, con las máquinas fotográficas, tomando fotos del mismo, tanto en vuelo como después en tierra. (Intenté obtener alguna copia de estas fotos, pero ni entonces, ni después he logrado mi deseo). Con dificultades tomó tierra, ya que según nos contó el piloto, el bueno de Manuel Orozco Rovira, estando en pleno combate con una Escuadrilla de Fiats (Chirri), uno de los Fiats chocó con él, y se encontró con que no podía maniobrar con los timones de profundidad ni con el timón de dirección. —(Al tomar tierra comprobamos que la Deriva junto con el timón de dirección, estaban rotos en su base al fuselaje y quedaron enganchados encima del plano fijo y timón de profundidad derechos, de ahí la gran dificultad en poder maniobrar)—. También nos dijo que los mismos compañeros lo protegieron para alejarlo de la Zona del combate, lo único que sabía era que vio un Fiat que le venía por su izquierda y a su misma altura y notó un golpe en su avión y que se encontró sin mandos de profundidad y dirección, que solamente forzando mucho los de profundidad podía moverlos un poco. Y tampoco sabía lo que le había pasado al Fiat.

Al regresar el resto de la Escuadrilla, nos dijeron que el Fiat había entrado en un picado muy pronunciado, pero que no sabían si el piloto estaba herido o bien si había sido el choque entre los dos aviones.

Al día siguiente y por el Teniente de E.M. de la Escuadrilla, nos enteramos de que, según la radio Nacionalista, en los combates de los Chatos y Fiats habidos en las primeras horas de la tarde anterior, en un choque con un caza enemigo se había matado el Capitán D. Carlos Haya González. En este combate en el que entre Fiats y Chatos superaban los 50 aparatos hubo varias bajas, tanto de uno como de otro bando. Hay que tener en cuenta de que el horario nuestro era de tres horas adelantadas al horario solar y una misma acción no puede coincidir entre el horario Nacionalista y el horario Gubernamental.

Cuando el Teniente Postigo, E.M. de la Escuadrilla, nos notificó la muerte de D. Carlos Haya, y se dio cuenta de que me afectaba mucho, pues según él se me humedecieron los ojos, y que era muy sentimental, le dije que, cuando en los años 30 al 33 todos los de Aviación éramos una familia, Haya era profesor de la Escuela de Mecánicos de Aviación, me había ayudado mucho, me regaló unos libros de dicha Escuela, (que aún conservo) y había volado mucho con él en los vuelos de entrenamiento, de vuelo sin visibilidad, en los atardeceres del campo de Alcalá de Henares.

En todas las Guerras se cometen barbaridades (la Guerra misma lo es) no soy quien para juzgar a nadie, pero ni nosotros teníamos que permitir que el Ingeniero Aeronáutico Gonzáles Gil, tomara un fusil y se fuera a la Sierra, ni Haya en el bando Nacionalista combatiera con el Caza. Dos personas de opuestos ideales pero que podían haber servido mejor con la enseñanza en Escuelas de Capacitación, como ya venían haciendo, en la Escuela de Mecánicos de Aviación de Cuatro Vientos.

José Jové Alujas

COMENTANDO UN PASADO

Sí, amigo Zuriaga, de esto hace 44 años largos, estábamos en Febrero y primeros de Marzo de 1939. En Septiembre de 1938, me destinaron a Bañolas, un pueblo muy conocido por su Lago de su mismo nombre. Mi misión fue el relevar al Teniente F. Coruña, Jefe del Aeródromo de Esponella, situado a unos kilómetros más hacia el Norte, donde permanecí hasta finalizada la contienda, camino del exilio.

Puede decirse que este Aeródromo pertenecía al Grupo 24 —Los Gloriosos— "KATYUSKAS", como Gloriosos fueron sus tripulaciones y quienes pertenecieron, como Gloriosa fue toda la Aviación sin distinciones.

Algo separados estaban Los Talleres S. A. F.- 21 - 23. Donde se construían y reparaban los Chatos y Moscas. Las pruebas y ejercicios a que eran sometidos los aparatos, para darlos útil en vuelo, los hacía Flamarit, un excelente Piloto de Pruebas, un gran compañero y amigo de todos.

Este Febrero que llaman corto, fue largo en acontecimientos. la Aviación Nacional se movía que era un primor y con el Ejército querían coordinar para terminar pronto la contienda. Por nuesta parte El 5º Cuerpo del Ejército se defendía bravamente y nuestra Aviación se superaba cada vez más. Los Nacionales presionaban por Artesa, Montblanch, Borges, Alos de Balaguer, etc., tratando de reducir en este frente la resistencia y subir cogiendo una gran bolsa hacia Gerona.

Con estas circunstancias nos encontrábamos.Un día el Jefe del Sector Aéreo, Capitán Martín Castaños Sandoval, me advirtió, con órdenes concretas que este Aeródromo por su situación táctica será punto en Centralizar las Operaciones.

En la tarde del día 4, por teléfono, hablo con el capitán Radio de E.M., A. Vicioso, tomando órdenes a realizar como Protección y Defensa.

El 5 de febrero, La Legión Cóndor, en Vilajuiga, bombardean e incendian unos aparatos "GRUMMANS" que se encontraban en el campo, después de haber hecho un servicio.

El 7, sobre las 10 horas, aparecen unos aparatos que reconocidos, piden campo, les echamos el bote de humo, toman tierra y quedan colocados para el servicio que se les destina. Son DEWOITINES procedentes de Vilajuiga. El Capitán González, hace entrega de los mismos como maquetas. (Esto quiere decir que seremos visitados). Hemos pensado hacer un poco el tonto, dándole al conjunto una sensación de abandono, ya qué en el extremo Norte hay campos de avellanos, separado de estos unas casas abandonadas, y en la parte Oeste según nuestra posición para entrada en vuelo en su longitud al campo, distante a un costado, campo de hortalizas de una Alquería que es habitada. Una gran Casona son nuestras dependencias, tenemos a un lado un refugio camuflado con dos pajares simulados que son nuestra entradas al mismo.

Serían las 6 de la tarde, y cinco "Meisser" en cuña dieron una pasada rápida de reconocimiento, se remontaron y abriéndose en círculo entraron en picado uno tras otro, ametrallaron, bombardearon e incendiaron los aparatos, dieron una nueva vuelta de reconocimiento por las dependencias, una pasada por los avellanos, un giro por la izquierda y se perdieron por el horizonte.

Al día siguiente por la tarde, una patrulla de 3 Heinkel-51, dieron una pasada posicional por el centro, se abrieron por los lados reconociendo con detalle las dependencias, entraron al través y ametrallaron los pajares y en otra pasada, ametrallaron sobre los avellanos, en rasante y por los lados pasaron por las dependencias, otra pasada y tomaron dirección Norte.

Sobre las 8 de la tarde, se presenta un flamante equipo de Protección de Vuelo, con la Orden de cortar líneas y de dejar una directa con el Jefe de la Aviación que opera en Catalunya, Teniente, Coronel Alfonso de los Reyes y Gonzáles. Sobre las 21 horas le di las novedades, después de ciertas preguntas se interesó por nuestra situación me hizo unas recomendaciones y dijo que seguía de cerca el curso de las operaciones.

Son las 23 horas, suena el teléfono ¡Oh! sorpresa, me piden posición (seguramente cortaron líneas y hubo interconexión con el enemigo) siguen llamando y piden la contraseña —no respondo, pasan unas horas y nueva llamada— les pregunto con quien operan en el Ejército en Sta. Coloma de Queralt y en Pallaresa, al sur de Tremp —respondieron con pregunta y el teléfono enmudeció.

Una tarde recibimos órdenes de preparar alojamientos para el personal Volante del Grupo 21 y 26 (moscas y chatos) y para el personal que viene de camino del Tren Rodado. Sólo tenemos un par de horas para solucionar y cumplimentar los servicios y las dependencias que deben ocuparse.

Ya les tenemos aquí. Podemos decir que se pueden escribir Paginas de Gloria de estas escuadrillas y de todas las que en estos momentos estan prestando los servicios en los frentes. Por su entrega y por su heroismo.

Tampoco debemos de olvidar los que están en los equipos del sufrido Tren Rodado, son formidables con el cumplimiento del deber, incansables en el trabajo y de permanencia en sus puestos, como sus Pilotos son unos Javatos en el mejor sentido que pueda expresarse.

En la memoria de todos los que viven, están permanentes en el recuerdo la grandeza de esos jóvenes que con sus cazas, hicieron posible el dar confianza con ese vuelo majestuoso y el entusiasmo que hacían, el participar viéndoles dar esas pasadas en rasante, dando seguridad de verlos lanzados a una empresa con la cual evitaron ametrallamientos y la pérdida de muchas vidas que se decidieron por carretera, tomar el camino del exilio hacia la frontera del Pirineo Catalán.

Después de unos días cumpliendo Ordenes Superiores, tuvieron que marchar a cumplir otras misiones que les esperaban.

Les despedimos emocionados con lágrimas en los ojos con unos "Vivas a LA GLORIOSA" que se oían en Filipinas.

Transcurrían los días y muy a pesar nuestro, las noticias que nos llegaban eran de graves en algunos frentes, por nuestro frente de situación difícil, el coraje y el sacrificio no puede evitar la derrota, en algunos sitios clave son dueños absolutos. No cabe otra opción que el preparar una retirada en su último momento evitando males mayores.

Las fuerzas de tierra ofrecen resistencia, vuelan los puentes para evitar el avance y hacen su retirada. Se ven pasar coches militares y la carretera parece un desfile en desorden, por delante de nosotros, a un Oficial del 5.º cuerpo le entrego combustible por si lo necesitan.

Según opiniones se comentan que unos son partidarios de entregarse cumpliendo las Ordenes de sus Jefes. Otros no están de acuerdo por no tener la seguridad que ofrezcan garantías suficientes y quieren marchar hacia ORAN. Otros deciden tomar otros caminos. Es el dilema, algunos mandos tienen el concepto de que deben seguir combatiendo, otros contrapuestos prefieren evitar en lo posible las pérdidas humanas. No obstante son momentos dramáticos, se lucha con coraje y con un valor que no tiene límites, se escriben episodios de un gran heroismo. la Aviación Republicana se encuentra con 16 unidades de la Escuadra Nacional con rumbo hacia Cartagena, se arma la mar y morena, la debacle, el zafarrancho de combate es sin concesiones a mar abierto.

El Ejército diezmado cede, nada puede hacer, es el fin. La Guerra había terminado.

Todo un pasado, pero quiero recordar que en este estado de situaciones se presentó un aparato con varios tripulantes para repostar o entregarse. No tenía ni había recibido órdenes de hacerme cargo y desmantelar aparato alguno. Opté entonces por suministrarles el combustible que necesitaban y dejarles hiciesen su propia voluntad, entregarse como vencidos o que tomasen el rumbo camino del exilio. Este fue mi último servicio de Aeródromo.

En nuestro presente tenemos todos un recuerdo para los que nos dejaron, que no les olvidamos y un fraternal abrazo para los que vivimos vencidos, esperando no se hagan esperar nuestro reconocimiento militar sueño de nuestra juventud y el abrazo con los vencedores, hermanos nuestros, al fin y al cabo, ¡Españoles!

R. Sánchez Bertomeu

El presente trabajo es una evocación de los hechos que se relatan. Por estar fiados a la memoria, pido disculpas por si en algún punto concreto no coincidieran con otras respetables impresiones.

ORIGEN DE UNA AMISTAD

En esta primavera pasada se han celebrado tres grandes reuniones importantes de los Antiguos Aviadores de la República. Una de ellas, la Nacional de A.D.A.R. celebrada en Murcia, otra la de A.M.A. (antiguos Mecánicos de Aviación) celebrada en Madrid y la tercera la de la Escuadra número 1 celebrada en Getafe. las tres han sido muy concurridas y en ellas se han reavivado una vez más los lazos de amistad y compañerismo que existen entre nosotros y que lejos de extinguirse con el tiempo, al contrario, se reafirman cada año más, dando con ella una prueba irrefutable de la justeza de la causa que defendimos en común. Es de notar la entrañabilidad que nos une y cómo nos encontramos cada día más próximos los unos de los otros, cuando el tiempo ha ido borrando las barreras que constituyen las jerarquías o grados militares, al mismo tiempo va creciendo la familiaridad entre todos. Se veía el otro día a compañeros veteranos como Gómez Spencer y Alfredo Tourné que eran nuestros jefes antes de la guerra, cómo compartían su mesa y chocaban su copa con otros que en aquella fecha eran Soldados en Getafe. No quiero decir con esto, que en aquel tiempo no tuviéramos confianza, pero la disciplina exige un comportamiento durante el servicio que hoy nos encontramos exentos de esa exigencia castrense y guardando siempre nuestro respeto aumenta al mismo tiempo nuestra estima.

Parece como si al examinar nuestro comportamiento en Aviación existiese algo que nos diferenciase de las otras Armas del Ejército en cuanto a la interpretación de la disciplina, asi como al respeto de la competencia de las distintas especialidades, pondré un ejemplo extremo, que da fe a esta afirmación. Durante la guerra de Marruecos, yo me encontraba en Melilla en el Aeródromo de Tahuima donde había varias escuadrillas, en una de ellas mandada por el entonces Capitán Gómez Spencer, tenía un avión asignado para hacer servicio el Jefe de Aeródromo Comandante (o Teniente Coronel) Joaquín González Gallarza, una tarde se presentó nuestro Jefe de Aeródromo acompañado de varios amigos a los que quería dar el "bautismo del aire" y ordenó al mecánico Marcelino Jarque que sacara el avión y este que sólo era Soldado le contestó que no podía volar porque tenía que prepararle ya que el día siguiente tenía servicio la Escuadrilla, entonces, el Jefe de Aeródromo se disculpó con sus amigos diciéndoles, *"ya lo veis, el mecánico no me autoriza"* y se marcharon. Esto es impensable en otra Arma que no sea Aviación.

Otra característica que nos diferenciaba también del resto del Ejército era la lealtad al Régimen, la República en aquella fecha. Diré para los que no lo sepan, que al instaurarse la República en España en el año 31, el ministro de la Guerra de entonces Sr. Azaña decretó una ley para los militares profe-

sionales pues el que no aceptase servir al nuevo Régimen podía marcharse si lo deseara a la vida civil cobrando la paga correspondiente, algunos lo aceptaron y se marcharon beneficiando de esa ley y los que nos quedamos juramos defender el Régimen y sus instituciones (no importa que pocos años después muchos de ellos renegaron su juramento y nos acusaron a los que lo habíamos respetado de... rebelión).

La lealtad a la República como digo antes, estaba más afianzada en Aviación que en el resto de las Armas, pues si citamos un caso como ejemplo, podremos decir, que en Getafe había en el 36, dos unidades militares, la Escuadra n.º 1 y el 8.º Regimiento de Artillería Ligera, pues bien, al estallar el movimiento el 18 de Julio, la mayoría de los Oficiales en el Aeródromo eran adictos a la República y lo mostraron ocupando inmediatamente sus puestos, en cuanto a los Suboficiales y Mecánicos eran adictos el noventa y ocho por ciento, pero no sucedió así con el cuartel de Artillería que a los dos días de estallar el movimiento se sublevaron contra la República y no hubo ni un solo oficial que se opusiera y entre los suboficiales sólo había unos cuantos "tibios".

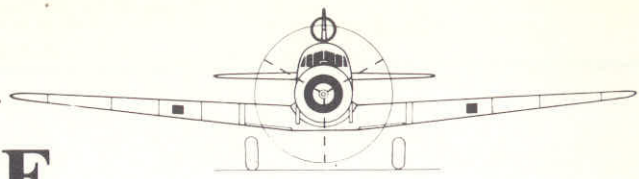
Si tenemos en cuenta esta comunidad de ideas que había entre nosotros en Julio del 36, cimentada después en casi tres años de lucha y reafirmada también con las injusticias y los escarnios sufridos en los casi cuarenta años, todo ello reunido ha hecho aún más firme y entrañable esta amistad que durará hasta el fin de nuestra existencia.

En cada una de estas reuniones se patentiza este sentimiento con abrazos apretados y palabras de cariño que siguen demostrando que reina siempre esa divina amistad, que no tiene igual en ninguna otra corporación.

M. Borge

"El recuerdo es el único paraíso del cual no podemos ser expulsados"

Jean Paul Richter



VULTEE

He leído en el Boletín Información nº 29 - P. 20 el artículo sobre la 1ª Escuadrilla de Vultee grupo 72.
Yo quisiera aclarar varios errores que varias revistas vienen escribiéndo sobre dicha escuadrilla.

La escuadrilla de Vultee, fue formada por el teniente piloto Carlos Lázaro Casajust, como jefe de escuadrilla y el teniente piloto Teresa, Sargentos pilotos: Manuel Llop Casani (falleció el 28 de febrero del 1980 en Marruecos), Juan Antonio Ibarreche (cayó en el mar con el sargento bombardero Trillo, el 1º de agosto de 1938, y yo con el avión Notrhrop lo busqué hasta el anochecer, y al otro día un pescador lo rescató) Colinas, y yo Joaquín Tarazaga Moya, observadores: López Domínguez (fusilado por los nacionales), Checa, Furcadel, Iglesias; bombarderos, Cubell etc.; Armeros: Antonio Garrido, Antonio González (falleció a principio del 1981 en Alicante), y Navarro como fotógrafo bombardero.

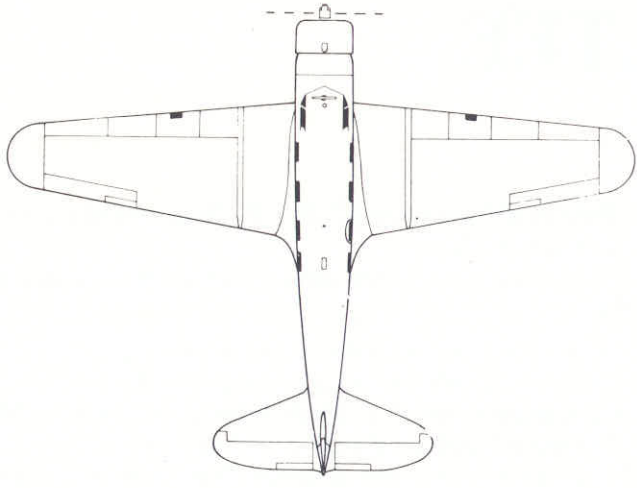
En el mes de agosto de 1937, fuimos destinados al campo de Valdepeñas (Ciudad Real), para efectuar operaciones en el frente de Toledo, Andalucía y Extremadura.

Al principio del 1938, fuimos destinados al Campo del Carmolí, Los Alcázares (Murcia), para efectuar operaciones en el frente de Teruel, Levante y defensa de costa (uno de nuestros mejores servicios, se hizo en Vinaroz, siendo acompañados por la 3ª de Moscas).
A mitad del 1938 el teniente Lázaro Casajust, fue ascendido a Capitán, y unos días más tarde, los sargentos siguientes a tenientes:
Juan Antonio Ibarreche, Colinas, Manuel Llop Casani y yo, Joaquin Tarazaga Moya.

En el mes de Agosto o Septiembre, recibimos el avión NORTHROP gamma dos, haciéndome responsable a mí como piloto y el sargento Navarro como fotógrafo bombardero, el avión se quedó en España al terminar la guerra, por orden del Cte. Macho, de acuerdo con el piloto Moreno.

En estos meses, el capitán Lázaro fue destinado a otro servicio, y pasamos a las órdenes del Cte. Juan Macho.

Al final de 1938, se agregó al grupo 72, el Potez 540 pilotado por el Sargento Moreno, y una escuadrilla (no recuerdo si eran Natachas o Rasantes) que de vez en cuando pilotábamos, Ibarreche y yo, cuando faltaba un piloto, y fue con uno de estos aviones, que Ibarreche y Trillo cayeron al mar, de vuelta de un servicio.



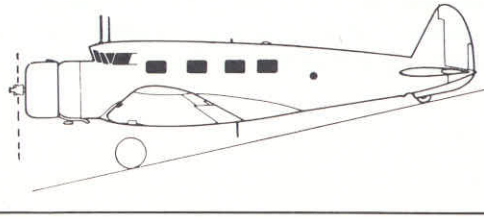
En febrero de 1938 de vuelta de un servicio, el teniente Ibarreche al aterrizar tocó un camión, que se encontraba estacionado en una carretera a la entrada de la pista, quedando el Vultee en España, accidentado.

El 5 de marzo, como todos los días, cogimos el autobús de Los Alcázares para el campo del Carmolí, una vez en el campo, el Cte. Macho, de acuerdo con otros oficiales, nos reunió, y nos dijo que el gobierno se había marchado, y que los oficiales, sargentos y personal de tropa que hayan tenido cargos, podían marchar para Orán (Argelia). Al llegar a Orán los tres Vulteé, uno González Gil, y el Potez, que se volvió para Marruecos Español, nos informaron que el Gobierno estaba siempre en España, y muchos como yo, nunca hemos podido olvidar, que el Cte. Macho, de acuerdo con dos o tres oficiales, nos habían engañado.

El traslado del Capitán Lázaro Casajust de la escuadrilla de Vulteé, a otro servicio, fue una gran pérdida para la escuadrilla, pues era un jefe y un gran amigo y conocía bien su trabajo, no había discriminaciones, eramos todos una familia.

Esta fue la vida de la 1.ª escuadrilla de Vulteé grupo 72.

Joaquín Tarazaga



UNA ANÉCDOTA VIVIDA

Datos Históricos:

En las postrimerías del año de más o menos "gracia", de 1923, concretamente el día 9 de noviembre, tuvo lugar en CARTAGENA, también entrañablemente conocida, por nuestra adorada y añorada "Peñica", la solemne inauguración del monumento erigido y dedicado, a los héroes de Cavite, y de Santiago de Cuba... Han transcurrido 60 años!... A tal emotivo acto asistieron, como invitados de honor, SS. MM. Don Alfonso XIII, y Doña Victoria Eugenia; así como el Presidente del Directorio Militar, General, D. Miguel Primo de Rivera... Empuñaba el bastón de la Alcaldía, el Ingeniero Industrial, D. Alfonso Torres López, y, siendo, si mal no recuerdo, Capitán General del Departamento Marítimo, el ilustre Almirante, Don Juan de Carranza y Garrido.

Numerosísimas fueron las representaciones de armas y cuerpos, así como cívicas y religiosas, que concurrieron a la ceremonia, no faltando la representación del Cuerpo Diplomático acreditado, entre la misma, como un sarcasmo, se observó la presencia del Embajador de los Estados Unidos de América,... de cuyo nombre no quiero acordarme...

Da comienzo mi anécdota:

Por haber tenido el honor y el orgullo de nacer en la trimilenaria y amurallada Ciudad, —de ahí la corona mural que encabeza su escudo—, Cartagena, y, no obstante mis pocos años; ¡once recién cumplidos! ...ser descendiente de una antañona familia, por estirpe paterna, de marinos y militares, estaba, o al menos, así me lo creía yo, plenamente impuesto e identificado, con uniformes, insignias y grados... ¡Precoz que era yo!...

Cuando el acto parecía tocar a su fin, al que por cierto asistí, como "apéndice" de mi familia, observé una mini representación de ancianos, muy ancianos, al parecer oficiales, con desvaídos y anacrónicos uniformes, por mi totalmente desconocidos, los que y con paso cansino, se dirigían a la tribuna presidencial, pasando junto a nosotros, levantaban como pequeñas nubecillas, no precisamente de "hálito de gloria", sino de puro polvo del camino, por el poco o nada marcial de sus pasos, debido, sin duda, a los muchos años de sus componentes...

Al instante me picó la curiosidad, y un poco también el amor propio. A un pariente nuestro, joven Teniente de navío, en aquel entonces, junto al que me encontraba, como a boca de jarro, le hice la irreprimible pregunta: ¿Quienes son estos señores jefes u oficiales, con fuerte "perfume" a naftalina, y de tan raros como —para mí— estrafalarios y estrambóticos uniformes?... A lo que me respondió:

SON OFICIALES, SOBREVIVIENTES DEL EJÉRCITO CARLISTA.

Han pasado muchos años... pero, aquel recuerdo de mi lejana infancia, aflora a mi pensamiento, y sentidos, como el aroma de nostálgicas impresiones... Y, me pregunto alguna vez. ¿No les tocará a algunos de nuestros dignos compañeros, que no se sublevaron en el treinta y seis, el asistir, en un futuro más o menos lejano, formando parte de minúscula "comisión" a, algún ACTO, parecido al de mi corta y mal descrita ANÉCDOTA?...

Luis J. Poch de Porras

A LOS CAÍDOS DE LA NOVENA PROMOCIÓN DE AERONÁUTICA NAVAL

Sobre el portón de una vieja fortaleza colonial de esta ciudad de Santo Domingo, primada de América, reza la siguiente inscripción: "DULCE ET DECORUM EST PRO PATRIA MORI", que traducida significa: DULCE Y HONROSO ES MORIR POR LA PATRIA.

No puedo evitar que esta inscripción me sirva de recordatorio, y me vengan a la memoria todos los compañeros de promoción inmolados en la lucha fraticida que nos impusieron. Son fantasmas con rostro. Rostros jóvenes y alegres, también traviesos como lo es la juventud. Muchachos de unos 15 años, la mayoría imberbes, llenos de ilusión y de esperanzas. Por su juventud, casi niñez, sentían todavía la necesidad del calor familiar, lo que contribuyó a unirse y a hermanarse, para sentirse menos solos con la compañía de los amigos. Habían llegado de todas las regiones españolas, con el firme deseo de superación, queriendo adquirir una difícil profesión muy escasa en aquellos tiempos fuera del ambiente militar. Por ello, no precisamente a todos les gustaba la férrea disciplina de la milicia, pero se soportaba por el gran deseo y la vocación de llegar a ser aviadores.

Naturalmente, todos estaban conscientes de que como militares podía llegar el momento de tener que luchar y quizás morir en defensa de la Patria contra un enemigo foráneo, pero nunca podían pensar en que el mayor enemigo, encarnizado y feroz, estaba en el interior y de que la ambición desmedida de algunos troncharía el destino de todos y la vida de muchos.

Pero pese a todo, fueron tiempos felices, como todos los tiempos de juventud. No obstante, hubo quien no pudo soportar indefinidamente la férrea disciplina de la Armada, y por cometer lo que ahora llamaríamos travesuras juveniles, fueron expulsados sumarísimamente de la Escuela. El caso más grave de expulsión masiva, fue cuando estábamos haciendo el viaje de prácticas navales en un buque escuela, el veterano bricbarca "GALATEA". Ocurrió cuando estando atracados en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, por un pequeño malentendido de si tocaba o no salir a los francos, fue expulsado algún "aeroplano", mote con el cual nos acostumbraban a distinguir "los anclotes", como tildábamos nosotros a ellos.

Posiblemente pensaban que a nuestra escuela le faltaba disciplina y por lo tanto quisieron dar un buen escarmiento, para que nos adaptáramos a los férreos métodos de la Armada. Como el caso sucedió en el segundo curso, la mayoría solamente contábamos unos 16 años, y a los expulsados en forma tan drástica, los dejaron en tierra en un puerto de las Canarias. Los demás quedamos anonadados y confundidos por tan despiadada y draconiana medida a menores de edad. Para demostrar nuestra disconformidad con tales métodos disciplinarios, el día del desembarco en El Ferrol, cometimos quizás otra vengativa muchachada. Nos levantamos muy temprano y

botamos al mar todo cuanto se podía levantar hasta la borda, dejando desolada la cubierta de utensilios menores. Por suerte no se dieron cuenta antes de que desembarcáramos, sino el escándalo hubiera sido mayúsculo.

En este agitado y tremendo viaje a vela, que hasta se llegó a dar el barco por perdido, hubo otras tragedias con su secuela de muertos y heridos por temporal y otras causas, pero afortunadamente ninguno era de los "aeroplanos". Con nosotros venía como responsable, el bueno y respetado profesor Don Carlos Parellada.

La Escuela de Aprendices, que estaba en Barcelona junto con la Escuela de Hidros, fue trasladada después a la Base Aeronaval de San Javier recientemente inaugurada, donde nuestra promoción terminó sus estudios, graduándonos en nuestras respectivas especialidades. Al cabo de unos seis años, o sea en el año 1936, ya casi todos éramos alumnos de Aeronáutica en Prácticas (Maestres) y se había conseguido nuestro propósito de llegar a ser aviadores navales.

Entonces era lógico de que pensáramos en desquitarnos de tanto esfuerzo realizado, pero poco nos duró la bonanza porque los "Jinetes del Apocalipsis" empezaron a galopar sobre nuestra Patria. Fuimos llamados por la autoridad legal para hacerles frente, y desde el mismo comienzo nuestros leales compañeros empezaron a caer, regando con su noble sangre todos los campos de España de uno a otro confín. No sé quien cayó primero, ni quien fué el último, ni las circunstancias. Todos son por igual ¡HÉROES DE LA PATRIA!.

Junto a estos recuerdos, danzan en mi mente los rostros juveniles de mis compañeros desaparecidos en el horrible holocausto. Siento que todos eran mis hermanos. Oigo en mi mente una suerte de repique de campanas tocando con furia arrebato, la sangre se agolpa y el pulso se altera, pensando que ellos fueron víctimas inocentes de la tragedia tramada por otros que les arrebataron sus jóvenes vidas, como hubieran podido ser arrebatadas las nuestras. Otros compañeros, bastantes, fueron heridos y quedaron mutilados de por vida. Basta con mencionar el patético caso de nuestro querido compañero Antonio Gómez Baños, con su ejemplar estoicismo digno de admiración.

Quisiera hacer algo para que no olvidáramos a nuestros hermanos caídos, para que perdure su valiente y abnegado sacrificio. En una guerra normal a los héroes, vivos o muertos, se les honra de muchas maneras, tanto a vencedores como a vencidos, pero en nuestra guerra fraticida, a los verdaderamente leales, hasta ahora solamente se les ha llenado de estigmas infamantes contrarios a la verdad y a la justicia. Esto debe cambiar por nuestro honor y dignidad.

Como homenaje, quiero poner sobre sus nombres, como una simbólica corona de laureles, la antigua leyenda colonial, porque aún sigue teniendo vigencia, haciéndola extensiva a todos los demás caídos por la misma noble y honrosa causa.

A los caídos de la Novena Promoción de Aeronáutica Naval.

DULCE ET DECORUM EST PRO PATRIA MORI

José Escourido Rey
Francisco Escapa Leal
Amilcar Barca del Palacio
Julián Ortega Martínez
Antonio Monteis Porta
Rafael López Canillas
José Benito García
Rafael Prades Alentado
Francisco Casals Ribas
Celso González Marta
Manuel Gener Berenguer
Juan Vicent Rotger
Francisco Gómez Fernández
José Salinas Figueres
Esteban Nazario Ortiz
Bartolomé Lozano Fuster
Antonio Blanch Latorre
Severo Forcadell Alvarado
José Beceiro Ramos
José Arego Montero
Ciriaco Cortés Pi
Juan Ferrer Capó
Miguel Mulet Alomar

¡DULCE Y HONROSO ES MORIR POR LA PATRIA!

Santo Domingo, 2 de Noviembre de 1983
Ricardo Domingo y Bochaca
Capitán de Aviación

Colaborando con tu donativo al **Boletín,** ayudas a la continuación del mismo, único medio de difusión que nos mantiene unidos.

La Redacción

A UN AVIADOR LEAL Y AMIGO

PRÓLOGO A UN RETRATO

Si "nuestro padre Esopo" —así se sentenciaba al terminar los filmes mudos de sus fábulas en nuestros tiempos infantil/juveniles de la década de los años veinte—, en vez de sentirse inspirado en presencia de un busto para plasmar en tan sólo cuatro versos una de sus magníficas lecciones socio/moral/humanas, se hubiera encontrado con un ser vivo de la talla y personalidad de nuestro querido homenajeado, no dudo que habría modificado su: "¡Oh! ...cuánta belleza, cerebro no tiene!..." por otra exclamación muy similar a: "¡No es Aquiles..., pero cuánta HUMANIDAD comporta!"

Lamento no poseer la agudeza y concreción poética del fabulista griego, y he de conformarme con reflejar, en humilde y pobre prosa, los sentimientos de honda admiración suscitados a través de tantos años de ser testigo del comportamiento humano por sencillo, afectuoso por noble, loable por humilde, de quien hoy es objeto de un tributo otorgado por nuestro cariño y respeto, no con medallas, bandas, diplomas o pergaminos, sino con efusivos abrazos y aplausos que brotan unánimes y plenos de entusiasmado afecto.

RETRATO

Por consenso paterno/maternal —no lo dudo— su nombre es ISIDORO.

En modo alguno me está permitido asegurar, pues lo ignoro, si ha honrado a su patrono por su amor a la Filosofía y a las Humanidades...; No creo que naciera en Sevilla, Córdoba, Granada, Cádiz,..., cunas de los Sénecas, Lucanos, Isidoros, Leandros, Garcías Lorcas, Pemanes, Albertis,...!

Destreza y habilidad fueron sus artes útiles, y de ellas damos testimonio fehaciente cuantos hoy todavía vivimos —no sé si por voluntad o designio de los "dioses inmortales", conforme está escrito en la biografía del gran estratega Milciades— y que, en otros tiempos, convivimos en el Grupo 31, el de los inolvidables Breguets...; ¡Nostálgicos recuerdos de un ayer!

Un tupé inconfundible, libre de desenfado, original sin afectación, siempre gracioso y hasta un sí juvenil, hoy enmarcado y difuminado por unas atenuadas y no por eso menos llamativas canas, ha dado sensación de tersura muy personal e inalterable a su frente despejada y un atractivo especial —"sui generis", dicen los clásicos latinos— a su rostro, iluminado por sus dos sonrosados pómulos que el curso de los años ha sido impotente e incapaz de atenuar, deslucir,..., marchitar.

Y... ¿qué decir de la simpatía que irradia amistad, entrega y alegría, cuando en ese su "andar de muchas prisas" (así lo denominamos por Castilla), un tanto encorvado el talle, alcanza a ver a un compañero o a un simple conocido...?

Su rostro adquiere, entonces, todo un conjunto armónico e indescriptible en el que no se sabe si destaca la amistad sobre un cierto paternalismo, la espontaneidad de la sonrisa sobre la alegría del encuentro, el afecto y estima innatos sobre el saber estar presto a ser útil a quien llega...

Tres caudales inagotables fluyen en **ese Amazanonas** de abundancia en cualidades humanas que definen toda la vida ejemplar del amigo Isidoro: amabilidad insuperable, comprensión ilimitada, afecto derramado a raudales.

¡Y es que hay mucha HUMANIDAD, dentro de tanta sencillez, en Isidoro Giménez García, rico almacén de bondad, acrecentado día a día en su octogenario vivir a lo hombre!

Sebastián Martín Vélez

GUERNICA

El primero en lanzar al mundo la noticia del bombardeo de Guernica, fue el corresponsal del periódico londinense "THE TIME" en el país vasco G. L. STEER. Sus despachos eran aterradores; Guernica, ciudad abierta y sin ningún objetivo militar, había sido arrasada totalmente por la aviación nacional. En un ataque aéreo de casi 4 horas, todos sus edificios habían sido destruídos e incendiados y la población civil ametrallada, causándose miles de muertos, Guernica era la **ciudad santa** de los vascos.

El primer Teniente alcalde de Guernica en aquella fecha, D. José Labauria, testigo ocular de la catástrofe, dijo:

A las 4 de la tarde del lunes 26 de abril de 1937, Guernica estaba convertida, 3 horas después, en llamas y cenizas. A las 4.15, me encontraba en la alcaldía ocupado en los deberes de mi cargo. Apareció un avión negro, muy bajo, que venía de las montañas vecinas y que llenó de inquietud a muchas personas. Durante la tarde, las explosiones de las bombas en diferentes sitios nos hicieron creer que había llegado nuestra última hora. Hasta ese día Guernica no había sido bombardeada, después de ese día ya no puede serlo, pues Guernica dejó de existir. El avión negro dio la señal trágica, 9 bombas destruyeron varias casas. Luego se vieron venir hasta 28 aparatos. La población se fue a los refugios. En el refugio de la Alcaldia se juntaron unas 300 personas, la mayor parte mujeres y niños. Durante 3 horas estuvieron cayendo las bombas sobre nuestras cabezas. De las primeras bombas, 3 cayeron sobre el edificio Municipal en el que nos encontrábamos y sus 3 pisos de piedra y cascotes se hundieron sobre nuestro refugio, dejándonos enterrados.

Vimos la luz a las 7 y esa misma luz alumbraba la escena más lúgubre de nuestra vida. Guernica era una ciudad llena de belleza pero Guernica, ahora, no era más que un montón enorme de llamas y de ruinas.

Sobre sus escombros habían, muertos, agonizantes y heridos. Los que escaparon buscaban con angustia a sus familiares. En las cercanías de la villa, el bombardeo sorprendió a un grupo de 28 muchachos, estos fueron ametrallados y perseguidos por un avión y para salvarse se arrojaron al estuario de Guernica, pero el avión alemán ametralló las aguas de tal manera que 16 de ellos fueron muertos.

El diario "A.B.C." de Sevilla, publicaba el 29 de abril de 1937, lo siguiente:

Salamanca, 29, 2, madrugada.
Queremos decir al mundo muy alto y claro unas palabras sobre el incendio de Guernica.
Guernica está destruída por el fuego y la gasolina, la han incendiado y la han convertido en ruinas las hordas rojas al servicio criminal de Aguirre, Presidente de la República de Euscadi. El incendio se produjo ayer y Aguirre ha lanzado la mentira infame, porque és un delincuente común de atribuir a la noble y heroica Aviación de nuestro Ejército Nacional ese crimen.

¿Qué era Guernica?

Nunca se puso en duda el incendio de Irún, como política de tierra quemada en la huída, producido por elementos anarquistas y comunistas, (no, por los nacionalistas-separatistas vascos), a los que aquellos aún hoy los tildan de cobardes por no haber sido cómplices). Tampoco fue puesto en duda, el bombardeo de Durango por la

Aviación Alemana, en estrecho contacto con el bando Nacional. Incluso Göering, cuando fue interrogado sobre el bombardeo de Guernica, en Nuremberg, respondió responsabilizándose, pero advirtiendo que consideraba mucho más importante el de Durango.

Porqué, pues, se dio tanta importancia a Guernica, si Irún y Durango ya habían sido convertidas en cenizas?

¿Qué era Guernica?

Guernica era la ciudad santa de los vascos, Algo, como, la Meca para los Mahometanos o los Santos Lugares para los antiguos cruzados.

Desde lejanos tiempos, las comunidades acostumbraban a reunirse bajo algún arbol importante de cada localidad, para discutir problemas comunes. Al modernizarse las intercomunicaciones vascongadas (en el siglo XIV), se escogió el roble de Guernica, como sede de los representantes vizcaínos. Por ser Vizcaya la de más "pura raza" del País Vasco, Guernica pasó con el tiempo a ser la representación de capitalidad espiritual.

El día 7 de octubre de 1936, se procede a la elección del primer Presidente del País Vasco. En Bilbao que es la capital de Vizcaya.

Votan 1.009 Concejales que representan 291.571 sufragios, de los cuales 291.471 son para Don José Antonio Aguirre y Lecube y 100 para Don Ramón de Madariaga. Y la misma tarde José Antonio Aguirre presta el juramento de su cargo ante el Árbol de Guernica, millares de vascos se han congregado allí, viniendo de todas partes.

En las montañas del propio territorio vasco y no muy lejos de Guernica, estaban luchando gudaris junto a anarquistas, contra Carlistas junto a Nacionalsindicalistas y moros.

Y Aguirre, situado debajo del Árbol, con voz firme y alta, pronuncia la fórmula del juramento.

Jaungoikuaren aurrean apalik,
Euzco-lur ganian zutunik,
Asabearen gomutaz,
Gernika' ko zuaizpian
Nere aginduba ondo betetzia
Zin dagit.

Ante Dios humillado.
En pié sobre la tierra vasca,
Con el recuerdo de los antepasados
Bajo el Árbol de Guernica
Juro
Cumplir fielmente mi mandato.

¿Qué era Guernica?

/ oh /. sencillamente, Guernica era una hermosa villa, de unos 7.000 habitantes, de la provincia de Vizcaya y a unos 30 kilómetros de Bilbao.

¿Guernica, era objetivo militar?

Aguirre dice en su libro "De Guernica a Nueva York..." pág. 25; era una población

completamente abierta, desprovista de toda defensa, pues en todo su perímetro no se encontraba ni un mal cañón antiaéreo, apartada del casco urbano, trabajaban dos pequeñas fábricas, que de ningún modo podían considerarse como Industrias de Guerra. (...)

No era ciudad abierta ni estaba desprovista de toda defensa, aunque sí mal guarnecida. Se ha demostrado que existían por lo menos dos ametralladoras antiaéreas, una de las cuales no funcionó por defecto mecánico y la otra inició la defensa, aunque pronto fue acallada, probablemente por muerte o defección de su servidor, según, Vicente Talón en su libro (Arde Guernica, pág. 35) y también según Steer en su libro "El árbol de Guernica", pág. 72, habla de las baterías vascas silenciadas por el simple sonido de la aviación enemiga. También habían numerosos refugios, como reconocen los propios escritos gubernamentales, lo cual demuestra claramente que se temían ataques aéreos.

Según el sacerdote Alberto de Onaindia, uno de los nacionalistas vascos que con más furor contribuyeron a la proclamación extremista de los sucesos y que durante mucho tiempo después, ya en el exilio, continuó la guerra por su cuenta desde Radio París con el seudónimo de "Padre Olasso", dice: Llegamos a las afueras de Guernica hacia las 5. En las calles había mucha animación, pues era día de mercado. Subitamente, escuchamos las sirenas y tuvimos miedo. La gente corría en todas direcciones y dejaba todo abandonado; en busca de protección; muchos corrieron también al monte. Cuando pasó el bombardeo, la gente salió de sus refugios. El número de muertos habidos según los Republicanos, fueron por lo general de 800 a 2000 muertos, pero la realidad de esta contabilidad macabra, como la llama Vicente Talón en su libro "Arde Guernica", se cifra en unas 200 víctimas. Talón en su libro lo demuestra en conversaciones con testigos directos, como el del sepulturero y por documentos del propio cementerio de Guernica, que por lo que ha podido comprobar, se hallan registradas, uno a uno, con una escrupulosidad que sorprende.

Y según Vicente Talón, tampoco debe ignorarse el carácter de Guernica como centro productor de armamento, carácter que había hecho que ya el 10 de agosto de 1936, a los contados días de estallar la contienda, un infome del Ministerio de Defensa Nacional señalase: "Sería conveniente estudiar la posibilidad de mandar aviación a las órdenes directas de las Autoridades Militares de aquella zona cantábrica, pués Guernica produce diariamente 800 bombas de aviación y servicios que no pueden hacerse desde Madrid, debido a circunstancias meteorológicas, podrían hacerse si radicasen en la misma costa los aparatos, todo esto según "Archivo del Servicio Histórico Militar".- Documentación Roja.- Sección del Ministerio de Defensa Nacional,. Legajo 478. Carpeta 7.

La Industria Militar que contaba Guernica, antes de su ocupación por las tropas de Franco eran:

Fábrica Unceta y Cia.- Entre julio de 1936 y abril de 1937, entregó 2.200 pistolas ametralladoras y 18.700 automáticas.

Talleres de Guernica.- De ellos salían espoletas y ojivas para proyectiles de artillería, bombas de aviación y cargas de profundidad antisubmarinas. Según testimonio de Domingo Hormaeche Arechederreta ("Informe Herran") las espoletas iban destinadas a bombas incendiarias cuyo cuerpo construían los Talleres Jemein, Errasti y Cerritagoitia, que se encontraban situados en la bilbaína calle de Castaños.

Joyería y Platería de Guernica.- Recibió el encargo de fabricar casquillos para cartuchos de fusil, pero parece ser que no llegó a cumplirlo.

Beistegui Hermanos.- Esta firma de Eibar, constructora de la pistola ametralladora "Royal", trasladó sus instalaciones a Guernica para fabricar aquí las armas de su marca.

Guernica, fue bombardeada por la Legión Cóndor y que fueron aviones y pilotos alemanes no cabe hoy ya la menor duda. Se utilizaron los entonces novísimos Heinkel III, familiarmente llamados "Pedros" y los viejos Junkers 52, avión comercial germano que se militarizó por primera vez en España transportando las tropas de Marruecos en el cruce del Estrecho y después fue convertido en bombardero.

Como protección, que inexplicablemente se transformó en "ensañamiento" les acompañaban cazas Heinkel 51. Estos fueron los que se dedicaron a ametrallar a la población, quizá para justificar el viaje ya que la aviación republicana no salió al combate y, por tanto, su misión de protección a los bombarderos era nula.

La operación —aparte de la distracción de los Heinkel 51— se efectuó en dos etapas repetidas: 1.º lanzamientos de bombas de grueso calibre (unos 250 a 400 Kgs.) que horadaban los edificios de arriba a abajo; y 2.º pequeñas bombas incendiarias que se colaban por el camino ya abierto.

Respecto al número de aparatos que intervinieron, también hay múltiples versiones, testigos oculares coinciden en cifrar veintiocho en total. Es muy difícil asegurarlo, el raid se efectuó a base de distintas oleadas, probablemente de los mismos aparatos que volvían a repostar en Vitoria y repetir su misión.

Aunque el piloto alemán Galland, dice en sus memorias que el bombardeo "fue un error de la aviación alemana por falta de visibilidad", ya que únicamente pretendían destruir un puente cercano, no puede creerse su versión, dado entre otras cosas, que el ataque duró 3 horas y media, tiempo suficiente para apercibirse del "pequeño error", Galland, célebre piloto alemán, no participó en este vergonzoso hecho, puesto que era un pundoroso oficial, cuya caballerosidad, incluso han reconocido sus enemigos británicos, y en la actualidad (cuenta 57 años) ha sido varias veces invitado a actos oficiales en Londres y ha actuado como asesor en la conocida película "La batalla de Inglaterra" batalla en la que sí participó. Galland llegó destinado a Vitoria pocos días después del bombardeo.

Otra versión germana, la dio el propio mariscal Göering, Ministro del Aire del IIIer. Reich y "delfín" de Hitler, quien en un interrogatorio particular durante los juicios de Nuremberg contestó:
"Guernica fue un "banco de pruebas" para mi joven Luftwaffe. Es lamentable, pero en aquella época no se podía hacer en otra parte", esto fue transmitido por la Agencia C.N.A. a sus periódicos, en Septiembre de 1946. El artículo lo firmaban los delegados americanos Joseph Maier, Jefe de la Briefing Section Interrogation, y Sander, Jefe de la Analysis Section Interrogation.

El general Hugo Sperle (llamado "Sander" en España) jefe de la Legión Cóndor recibió una soberana filipica y, como secuela práctica, se prohibieron los bombardeos a Bilbao en una zona limitada de varios kilómetros a su alrededor, a fin de evitar una repetición por falta de visibilidad u otros motivos.

De todas formas van datos que pueden servir para establecer las distintas jerarquías que pudieran haber tenido parte en la responsabilidad.

El teniento coronel Vigón era Jefe del Estado mayor del General Solchaga.

El general Kindelán, Jefe de la Aviación nacional, al coincidir con la opinión de la Legión Cóndor, convenció a Franco y a Mola (que aún dudaban) para la iniciación de la campaña de Vizcaya.

La Legión Cóndor se trasladó de Ávila y Salamanca a Vitoria, el 29 de marzo.

La aviación en aquel sector quedó a las órdenes del Jefe de la Región Aérea del Norte, Julián Rubio, que tenía a Francisco Iglesias de Jefe de Estado Mayor.

La Ofensiva en tierra comenzó el 31, atacando las brigadas navarras: 4.º (Camilo Alonso Vega), 1.º (García Valiño) y parte de la 3.ª, (Latorre).

Estos datos, desde luego, son meramente informativos, sin poder deducir ningún supuesto de ellos. Es posible que el mando alemán tuviese órdenes secretas de una prueba de guerra total, de planchado. Pero muy difícilmente hubiese podido organizar la operación (planeamiento, estudios de observación, cargamento, control, iniciación y efecto) sin el "Visto Bueno" o por lo menos, tolerancia del mando nacional. El aeródromo de Vitoria no era un coto cerrado de la Luftwaffe. Y la escala del mando nacional era bastante elástica.

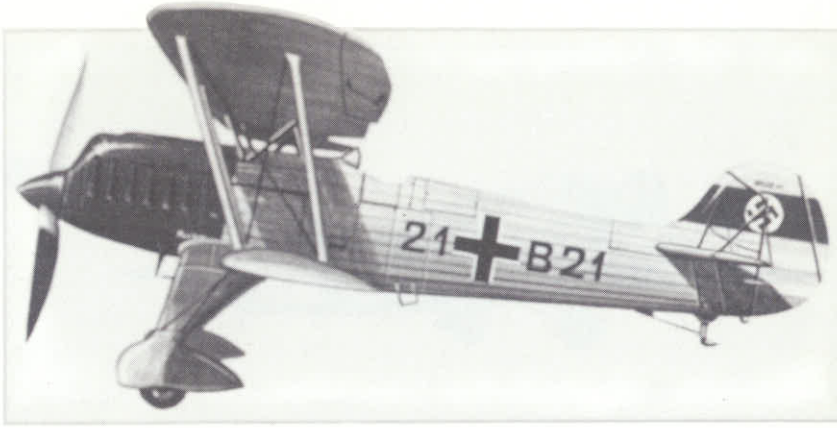
La acusación a los dinamiteros del interior se lanzó desde la zona nacional (exactamente, desde Salamanca, base de una Jefatura de Propaganda muy en consonancia con su tiempo y sus aliados totalitarios) al día siguiente de leerse la noticia en la prensa inglesa. O sea, dos días después del hecho. (E incluso en la contestación se confunden diciendo, el 28, que "ayer no volaron nuestros aviones", cuando el bombardeo había sido el 26 y no el 27). Se ve, claramente, que es una reacción típica que, más adelante, tuvo que mantenerse a viento y marea. Aunque, a principio se anunció que inmediatamente a la toma de Guernica se invitaría a los periodistas extranjeros a visitarla, ésta se tomó el 29 y, durante casi 2 semanas,estuvo totalmente cerrada no sólo a periodistas extranjeros, sino incluso a cualquier ingerencia que no fuese estrictamente oficial y reservada.

Una vez abierta a la curiosidad -controlada- los visitantes eran aleccionados y "guiados" a fin de establecer las deducciones previstas.

Es seguro que los asturianos, y posible que los propios vascos, hubieran formado comandos destructivos de retirada. Y fueron utilizados en otros sectores, pero no en Guernica.

Algunos autores han querido paliar las opiniones extremas, indicando que fue dinamitada, tras el bombardeo, para exagerarlo como bandera de propaganda. Y se exageró, como hemos visto, en el número de muertos y en su inocuidad guerrera como ciudad abierta.

Sin embargo, los intentos de prueba que pretendieron establecer los nacionales, pese a las "orientaciones" dadas a los periodistas extranjeros, fueron muy endebles. El caballo de batalla lo cifraban en el hecho de que en una ciudad bombardeada se derrumbaban todos los muros de los edificios dañados y, en cambio, muchos de los de Guernica resistían con sus interiores calcinados.



Heinkel He-51

HEINKEL. He. - 51.

Construído por: Ernest Heinkel A.G. - Tipo, Caza - Año 1934 - con Motor B.M.W. de 12 cilindros en V. refrigerado por líquido de 750 C. V. - Envergadura: 10.99 m. - Longitud: 8.38 m. - Altura 3.20 m. - Peso al despegar, cargado 1.900 Kgs. - Velocidad maxima: 330 km./h. - Velocidad mínima: 95 Km/h. -Radio de acción 700 Km. - Techo operativo: 7.700 mts. - Armamento: 2 ametralladoras fijas en el capot M.G.-17 de 7.7 mm. Tripulado por 1 persona.

Entre los últimos aviones de combate biplanos de la aeronáutica militar alemana, el Heinkel. He. 51 contribuyó a probar la potencialidad de la recién nacida Luftwaffe en la guerra de España. El avión era un caza monoplaza, bastante ágil y veloz, armado con dos ametralladoras. El prototipo voló en el verano de 1933 y, después de los excelentes resultados obtenidos en las pruebas de vuelo, se le eligió como avión de primera línea para las unidades de caza de la Luftwaffe.- Los pedidos se iniciaron a mediados de 1934 y la producción del biplano fue avanzando hasta 700 ejemplares repartidos entre varias series. En julio - agosto de 1936, -un primer lote de 6 He. 51, fue enviado a España para apoyar a las fuerzas nacionalistas. Conforme se prolongaba el conflicto, el total de aviones llegó a 135, encuadrados en la Aviación nacionalista, y en la Legión Cóndor alemana. Los He. 51 alemana, "Mickey Mousse", iba mandada por Galland y la nacionalista "Cadena" la mandaba el capitán Eyaralar. Los He. 51. en la prueba de fuego, se revelarían inferiores, al caza soviético Polikarpov I. 15.

Estos aviones fueron los que ametrallaron a la población de Guernica.

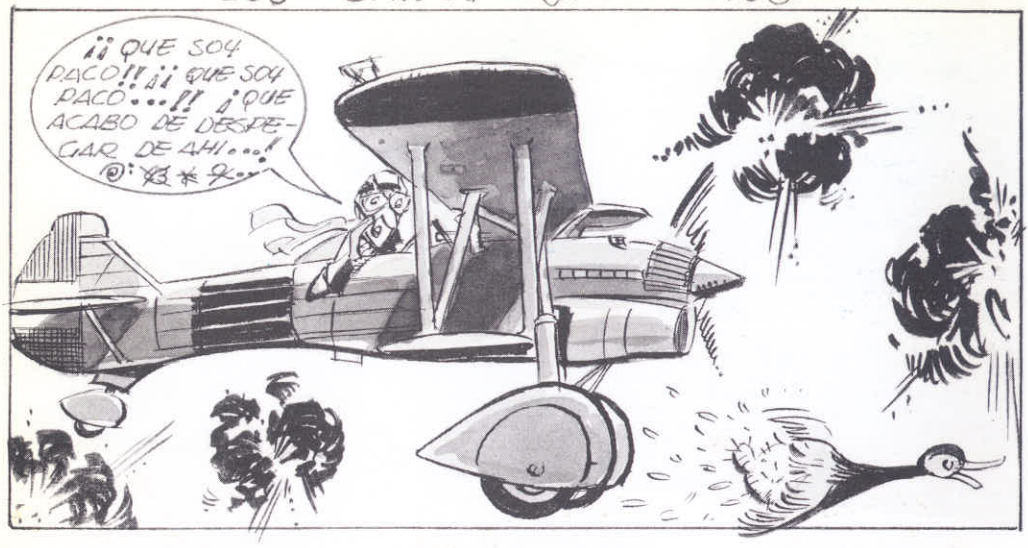
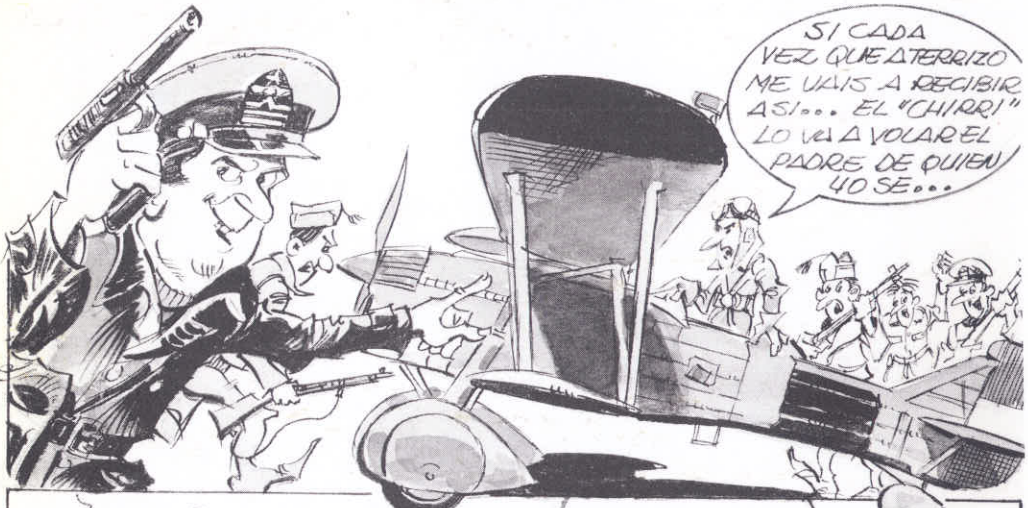
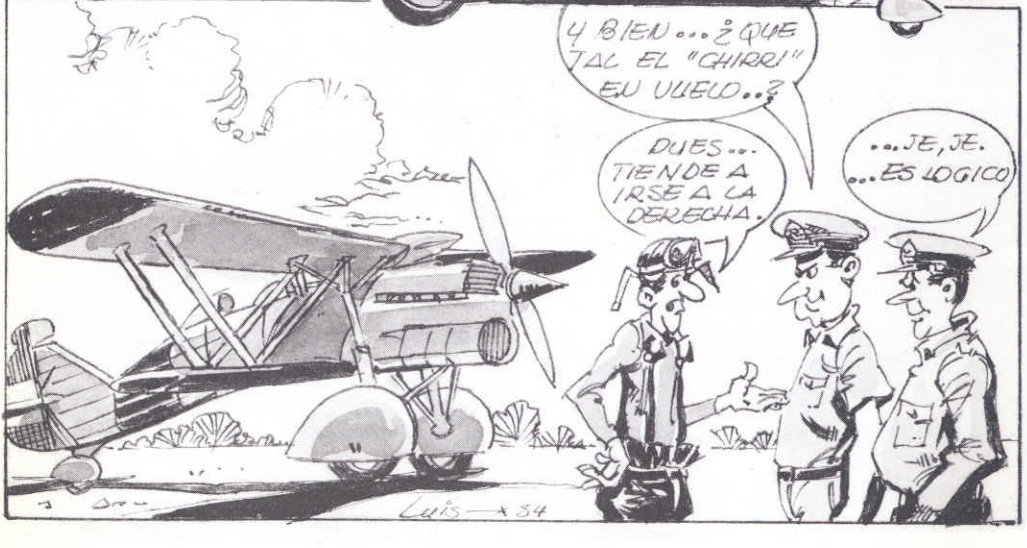
Junkers JU-52

JUNKERS - JU - 52

Construído por: Junkers Flugzeuge und Motòrenwerke A.G. - Tipo transporte Civil. -Año 1932. - con 3 motores B.M.W. Hornet, radiales de 9 cilindros, refrigerados por aire, de 525 C.V. cada uno. - Envergadura: 29.25 m. - Longitud: 18.90 m. - Altura: 5.54 m. Peso al despegar: 10.500 Kgs. - Velocidad máxima: 245 K/h. - Autonomia: 1.280 kms. - Techo operativo: 5.200 m. - Tripulación: 2 personas. - Carga útil: 15 -17 pasajeros. - Transporte civil y militar, bombardeo. Es la silueta de avión más difundida en el mundo. Su aparición tuvo lugar en abril de 1931, o sea, el verdadero trimotor e iba provisto de tres propulsores - radiales B.M.W. Hornet de 575 caballos de potencia, el avión era un monoplano de ala baja, enteramente metálico, revestido de chapa ondulada de duraluminio. - Empezaron a operar en España el 20 de julio al trasladar las tropas de Marruecos a la Península, el tipo militar de estos aviones llevaban una torre dorsal con una ametralladora M.G.-15 de 7.7 mm. y el de bombardeo, además, una torre ventral escamoteable, cilindrica. - La producción total de los Ju. 52/3 m. —incluida la bélica— alcanzó los 4.835 ejemplares y el avión, incluso después del conflicto, continuó sirviendo en distintos países, entre ellos España y Francia. - Fue uno de los grandes protagonistas de la segunda guerra mundial. - Estos aviones, pilotados por los alemanes de la Legión Condor, fueron los que bombardearon la villa de Guernica.

José Gómez

Manuel Aguirre López, antes del CX-001, después de un vuelo de ensayo. Se nota que las ruedas ya no son carenadas.

Uno de los Fiats utilizados por el bando gubernamental en su Escuadra 71 de protección de costas. Como otros aviones prisioneros, han sido pintados de verde con estilo "Chato".

LOS "CHIRRI" REPUBLICANOS