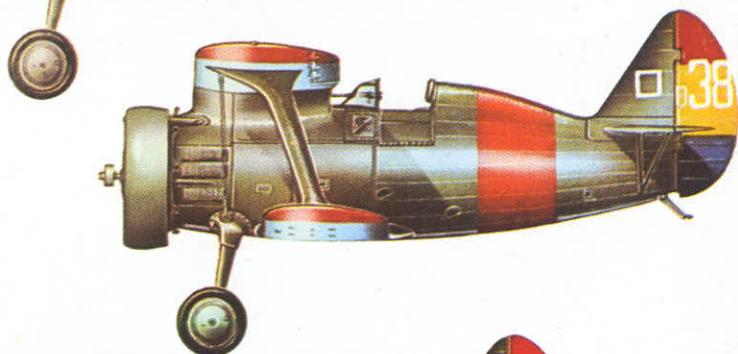
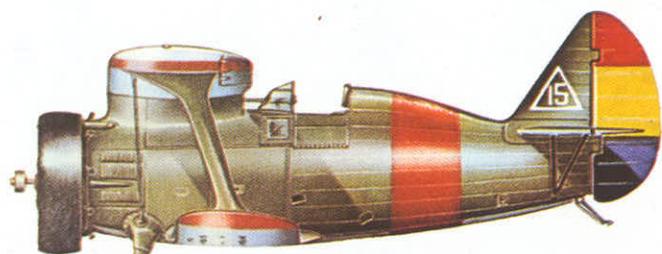


ALAS GLORIOSAS



BOLETIN INFORMATIVO 14

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



Pilotos de las tripulaciones de la 1.^a, 2.^a y 3.^a de "Chatos"
(Primavera de 1938)

ALAS GLORIOSAS



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 14

MARZO-ABRIL 1981

Consejo de redacción:

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

Colaboraciones:

León Montoya Perea
S. F. Martí
Rafael Maciá Alcaraz
S. V. Piloto
José Martí
Isidoro Giménez

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.

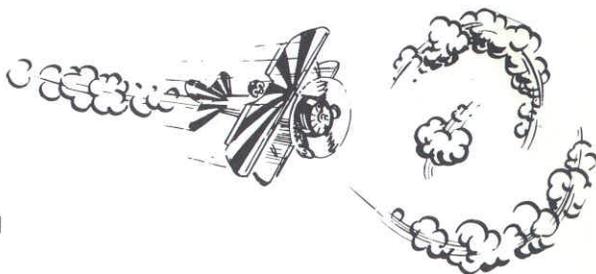
sumario

	<i>Página</i>
A guisa de EDITORIAL	3
Manifiesto	4
Necrológicas.	4
Almuerzo de Confraternidad y Acto de Homenaje	5
Acción Social	6
Carta a la Delegación Levante de A.D.A.R. - Valencia	6
Una exposición para la historia	7
Secretaría informa	8-9
Colocación de una lápida en honor de las Brigadas Internacionales	10
El mundo de la aviación comercial	11-12
Biblioteca.	13-15
Polikarpov I-15 "Chato"	16-18
Cosas que ocurrieron	19
Notas de humor	20
Al margen de la contienda.	21
Historia de un piloto	22
¡Mariano Barberán y Joaquín Collar!	23-32

A guisa de EDITORIAL

Recopilamos una inspirada poesía de nuestro compañero León Montoya Perea.

*¿Pesadillas, ilusiones o son sueños?
Tan lejos se encuentran ya
Aquellos días risueños
En que en caballos de plata
Recorría yo los cielos
De esta España tan querida
Ultrajada por los «güenos»
Que me pregunto en mis dudas
¿Fue verdad, ilusión o son sueños
O quimeras de mi infancia
Que nunca se convirtieron
En deseos de ser ángel
Y llegar hasta los cielos,
Creyendo que desde allí
Tendría el poder inmenso
De conseguir que los «malos»
Se convirtieran en buenos?
Ni lo uno ni lo otro,
Que todo es verdad y muy cierto
Que fui caballero del aire
Y que aún lo sigo siendo,
A pesar de que los otros
No quieran reconocerlo.
De la Gloriosa su emblema
Con orgullo yo lo llevo
Y lo luzco muy ufano
Prendido en mi lado izquierdo,
Muy cerca del corazón
Que es donde yo siempre he puesto
Las cosas que he conquistado
Luchando por algo bueno.*



Alicante, marzo de 1981

La ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA, reunida en Asamblea General Reglamentaria, en la ciudad de Valencia el 16 de mayo de 1981, hace público el siguiente

MANIFIESTO:

Que reitera su respeto y acatamiento a las Instituciones Democráticas y a la Constitución Española, que en su día fue aprobada por las Cortes en sesiones plenarias del Congreso de los Diputados y el Senado, ratificado por el pueblo Español en Referendum y sancionado por S. M. el Rey ante las Cortes.

Que después de cinco años de Gobierno Democrático, todavía no se han liquidado las diferencias creadas como consecuencia de la guerra civil, diferencias que persisten marginando y discriminando a los que fueron militares y defendieron a un Gobierno legalmente constituido.

Que habiendo transcurrido más de cuarenta y dos años, los perdedores de entonces seguimos ignorados en la misma situación, dentro de un Estado de Derecho, que no ha reconocido todavía, la consolidación de unos derechos legales a pesar de haber observado en todo momento una trayectoria de fidelidad a los principios que marca el Honor y la Patria.

(Manifiesto aprobado por la Asamblea para publicar a través de los medios de difusión).

NECROLÓGICAS

Informamos del fallecimiento de nuestros amigos y compañeros:

MARIANO PEREA GARCÍA - Madrid
ANTONIO NAVARRO AMIGO - Madrid
RAFAEL GIMÉNEZ LÓPEZ - Madrid
TOMÁS MADRID PAREDES - México
JOSÉ M.^a HERNÁNDEZ-RANERA ARRANZ - Guadalajara
DANIEL GÓMEZ MOLINA - Madrid

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



**ASOCIACIÓN DE MILITARES DE LA REPÚBLICA
TIERRA, MAR Y AIRE
Y LA
ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA
ORGANIZAN UN
ALMUERZO DE CONFRATERNIDAD Y ACTO DE HOMENAJE**

Sábado 20 de junio de 1981, a las 14 horas.

RESTAURANTE DEL RANCHO HOTEL,
Paseo Marina, 212 - CASTELLDEFELS (Barcelona).

Para rendir homenaje a las Instituciones democráticas y a los que asistirán varios Diputados y personalidades, así como Senadores ponentes que se encargan del trámite de nuestras reivindicaciones ante la Administración del Estado.

- **El precio por persona de este Almuerzo, es de Ptas. 1.500.—**

Rogamos a los que deseen asistir a este importante acto, acompañados o no de sus familiares, **se inscriban** con la mayor antelación posible en una de las Secretarías de dichas Asociaciones, de 17.30 a 19.30, personalmente, por carta o bien telefoneándonos al n.º 3104876 a las citadas horas.

¡COMPAÑERO!

Aporta tu donativo para una suscripción de los que no pueden pagar.

acción social

Una vez más recordamos que se nos facilite datos de los compañeros que necesiten ayudas económicas o asistenciales.

Con el fin de tener un amplio archivo, pedimos se nos envíe libros, fotografías, insignias, documentos, etc., ya sean originales o reproducciones.

PETICIÓN DE DATOS DE UN PILOTO INTERNACIONAL



Agradeceremos se nos informe de un piloto aviador que luchó defendiendo la República. Su nombre HERMAN FELD. Nació en Berlín, 21-febrero-1914. Entró en España con pasaporte polaco. Parece ser que fue derribado cerca de Alicante y murió en un hospital, siendo enterrado en la ciudad de referencia. Su hermana desea hallar sus restos para unirlos con los de su padre y hermanos.

El nombre de adopción de HERMAN FELD, fue el de "GERMAN PÉREZ LÓPEZ" y fue derribado en mayo de 1937. Se publica la fotografía entregada por su hermana. Toda información dirigirla a:

ADAR, Apartado 2995, BARCELONA.

A. Vilella



ASOCIACION DE AVIADORES DE LA REPUBLICA

R^a DE LA CIRCUNVALACION, 1
APARTADO DE CORREOS 2995
TELEF. 310 63 13 y 310 46 76

Barcelona-9. 19 de Mayo de 1981

DELEGACION LEVANTE D. A. D. A. R.
V a l e n c i a

Estimados compañeros:

En reunión de Junta Directiva celebrada en el día de hoy, se ha acordado por unanimidad, manifestaros nuestra felicitación por la magnífica organización en los actos de la pasada Asamblea - General y Comida de Confraternidad, felicitación que también hacemos extensiva a vuestras esposas e hijos, que tan eficazmente han colaborado en el éxito de dicho acontecimiento.

Recibir afectuosos saludos de vuestros amigos y compañeros,

LA JUNTA DIRECTIVA NACIONAL

UNA EXPOSICIÓN PARA LA HISTORIA

Esta exposición organizada, cuarenta y dos años después de su final, referente a la guerra civil española, es aún tema para el recuerdo que, la Dirección General de Bellas Artes, Archivos y Bibliotecas del Ministerio de Cultura, montó y presentó por primera vez en el Palacio de Cristal de Madrid, y posteriormente ha sido exhibida en Zaragoza. Actualmente y hasta el próximo mes de julio, podrá visitarse en el Centro Cultural de la Caja de Pensiones para la Vejez y Ahorros, situada en el Paseo de San Juan n.º 108, de Barcelona.

La guerra civil ha pasado ya a la conciencia colectiva de los españoles como un acontecimiento del patrimonio histórico que ha configurado el presente, pero que en ningún caso constituye un motivo para un nuevo enfrentamiento, ya que la neutralidad de la muestra es evidente y en ella existe lo bueno y lo malo de ambos bandos contendientes. El criterio de dos bandos, dos Españas, dos colectividades, no es bajo ningún concepto el caso de esta exposición. En la misma, queda muy definido, no sólo por el contenido de lo expuesto, sino también por su misma distribución, que se trata de la guerra de un pueblo, que en un momento determinado fue incapaz de canalizar sus ideologías, la convivencia pacífica y la paz.

Podrá haber alguien que diga, al visitar esta exposición, que recordar viejas heridas, es quizá revivirlas, pero es todo lo contrario, ya que lo que se pretende es que se haga conciencia de que nunca debe ser posible otra guerra entre un mismo pueblo hermano. Lo tremendo de nuestro drama es que todavía se están publicando libros; que existe más bibliografía que de la pasada guerra mundial; que la guerra es con toda probabilidad el más dramático de los acontecimientos que puede vivir una colectividad humana.

La reconciliación es el mensaje de la exposición que podemos ver en Barcelona. Es una muestra para la historia y el recuerdo, pero no para el enfrentamiento, muy útil para las nuevas generaciones en la que pueden conocer el pasado, y precisamente, para no repetir los hechos jamás.

S. F. Martí

¡COMPAÑERO!

Si te has suscrito al BOLETÍN y no has mandado su importe ¡no esperes!



Secretaría informa:

De la Asamblea Nacional de la Asociación, celebrada en el Hotel Sidi Saler Palace de Valencia, el día 16 de mayo, y que para conocimiento de todos los compañeros que no pudieron asistir a dicha Asamblea, informamos de los temas tratados y acuerdos adoptados.

Presidían la Asamblea, el Presidente de honor, compañero Alfredo Tourné, los compañeros Senadores por el PSOE, Javier Paulino y José González Castañaga; el Presidente, Vicepresidente y Secretario de la Asociación y los Presidentes de las Delegaciones de ADAR asistentes.

A las 17 horas, y con la asistencia de 512 compañeros, dio comienzo la reunión con la intervención del Presidente de la Delegación Levante, compañero Vicente Gandía, como anfitrión de los actos a celebrar, quien dio la bienvenida a todos los asistentes y expuso su deseo de que fuera una Asamblea constructiva, con la comprensión por parte de todos de los problemas que se iban a exponer.

A continuación, el Presidente Jaime Mata, comunicó a todos los concurrentes, que en la sala se encontraba D.^a Nicolasa Fernández, madre del compañero Pedro Rueda, muerto en combate en el frente de Extremadura en 1938, y que por ser de las pocas madres de compañeros que aún quedan, y ser la de mayor edad, la Junta Directiva proponía se le concediera el título honorífico de madre de todos los compañeros de ADAR y que ella presidiera la Comida de Confraternidad. Esta decisión puso en pie a todos, recibiendo un caluroso aplauso esta madre, que muy emocionada también correspondió afectuosamente a los saludos de todos.

Inmediatamente el Presidente concedió la palabra al Secretario, que dio lectura al acta de la Asamblea anterior, que fue aprobada por unanimidad.

Seguidamente y de acuerdo con el orden del día, el Secretario comunicó oficialmente la composición de la nueva Junta Directiva, que ya había sido publicada en el Boletín n.º 12.

El Tercer punto del orden del día correspondía al informe del Presidente, que hizo un detallado exámen del momento actual de las negociaciones que se estaban realizando sobre nuestras reivindicaciones, poniendo de manifiesto el inquebrantable espíritu de la Junta para conseguir los derechos que nos corresponden. Continuó diciendo que había sido llamado a Madrid por varios representantes de partidos de la Comisión de Defensa del Senado para exponer las propuestas de ADAR. Confirmó que el retraso de las negociaciones era debido a los actuales momentos que atraviesa nuestro país, pero que no obstante había un partido, el de Convergencia Democrática de Cataluña que estaba dispuesto a presentar un proyecto de Ley en el Parlamento, que reconociera los derechos de los Militares de la República, 1936-1939.



Secretaría informa:

Sobre dicho tema, se le concedió la palabra al compañero Javier Paulino, Senador, que informó sobre los acontecimientos vividos recientemente en el país, y que las conversaciones sobre nuestras reivindicaciones continuaban; también manifestó que a pesar de que a muchos compañeros se les negaba la documentación solicitada que le acreditará como militar profesional, personalmente había hecho una interpelación al Gobierno sobre este tema, asegurando la superación de las actuales trabas.

Intervinieron seguidamente los Presidentes de las Delegaciones, haciéndolo en primer lugar el compañero Alfredo Tourné como Presidente de Honor y en representación de AARE, que expresó su emoción por hallarse otra vez con todos.

Por la Delegación Centro, el compañero Celestino Díaz hizo las propuestas siguientes: Que la próxima Comida de Confraternidad se celebrara en París. Revisión del Reglamento Interior y Estatutos. Una Asamblea General compuesta por compañeros de Tierra, Mar y Aire. Un fichero de profesiones para ayudar a los parados y una oficina de jubilación.

Por la Delegación Levante, tomó la palabra su Secretario, compañero Llorens, quien manifestó el deseo de su Delegación, que la estancia de todos en esta tierra fuera agradable, así como la Comida de Confraternidad.

Por la Delegación Sureste, su Presidente compañero Cervera hizo un breve balance de los trabajos de su Delegación durante 1980, dando su apoyo a la Directiva Nacional para que siguiera por el camino trazado, con el fin de conseguir los fines propuestos.

Seguidamente el Presidente pasó al siguiente orden del día, que hacía referencia al Balance de situación de ADAR en 1980, y que todos conocían, siendo aprobado por unanimidad.

Finalmente y en ruegos y preguntas, hubo varias intervenciones, para pasarse a dar lectura al manifiesto que se presentaría a los medios informativos, siendo aprobado por todos los asistentes.

Y a las 19.55 horas fue clausurada la Asamblea.

El Secretario
J. Gil Guerola

¡COMPAÑERO!
colabora con tu donativo para el BOLETÍN.

COLOCACIÓN DE UNA LÁPIDA EN HONOR DE LAS BRIGADAS INTERNACIONALES



Bajo en patrocinio del Ayuntamiento de Madrid, hemos colaborado en la organización de un homenaje póstumo a los Brigadistas muertos en campaña durante la guerra civil y que se encuentran sepultados en el cementerio de Fuen-carral, donde y en su honor, se inaugura la antigua lápida debidamente restaurada y conmemorativa de dicho acto. Asistirán especialmente invitados, representaciones de las Brigadas Internacionales de Europa y América. La fecha prevista para esta conmemoración será el 27 de junio, con recepción oficial y en los días anterior y posterior, se organizan actos de cuyo programa se informará a las personas interesadas.

Para más detalles y confirmación de vuestra asistencia, dirigíos a ADAR, bien personalmente o por teléfono.



el mundo de la aviación comercial



EL "AIRBUS" EUROPEO

Esta maravilla de avión europeo es el resultado de la unión en campos de alta tecnología, entre pueblos que trabajan para un logro común. Esta experiencia la ha conseguido la unión entre fabricantes de diversas nacionalidades y, entre ellos, se encuentra España, o sea, Construcciones Aeronáuticas Españolas, S. A. (C.A.S.A.) que fabrica el estabilizador horizontal y las puertas de embarque delanteras. Colaboran también Inglaterra, Francia, Alemania y Holanda.

Este reactor de alcance intermedio, es supereconómico en el consumo de combustible. Su capacidad de maniobra y pilotaje entusiasman a las tripulaciones. Las setenta y cinco computadoras que lleva el avión reducen su trabajo al realizar o facilitar gran parte de las tareas básicas de vuelo, tales como el despegue, hallar la velocidad, altura y rumbo deseados y tomar tierra en condiciones de casi nula visibilidad.

IBERIA, Líneas Aéreas de España, S. A., recibió su primer "AIRBUS" A-0084/100 el pasado 16 de marzo. Dicho avión es el primero de los de su tipo que va dotado de motores Pratt & Whitney JT9D-59A, de 53.000 lbt. IBERIA, proyecta utilizar en nuevo "Airbus" en las rutas a París, Barcelona y Málaga, a partir del 29 de marzo. Esta Compañía espera recibir otros tres A300 en el transcurso de este año, con lo que se ampliará la utilización de este tipo de avión a las rutas hacia Roma, Frankfurt, Sevilla, Londres o Las Palmas.

CURIOSIDADES

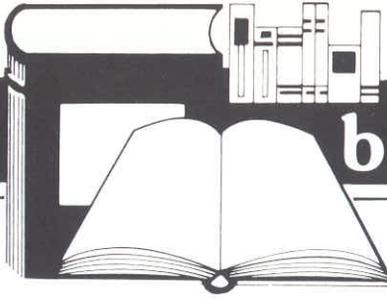
Una compañía aérea proyecta instalar máquinas tragaperras a bordo de sus aviones Boeing B-747 a partir del mes de junio, en caso de que una prueba de dos meses diera resultados positivos. Van a colocarse en total siete máquinas tragaperras silenciosas, accionadas por baterías, en la parte posterior de la cabina de clase económica, debidamente separadas del resto de la cabina.

MINICOMPUTADORA MOTORES

Próximamente se emplearán computadoras diminutas para controlar los reactores de los aviones. Ello facilitará un mayor nivel de economía, menor peso y mantenimiento, así como menos trabajo para el piloto. Una nueva serie de sistemas ultramodernos de control del combustible, proyectados por "Dowty and Smiths Industries Controls Ltd", de Cheltenham, al oeste de Inglaterra, comenzarán a emplearse este verano en un caza Harrier de despegue vertical, el primer avión militar del mundo que utilizará un sistema digital electrónico de control de combustible por microprocesador.

El primer vuelo del sistema en un avión Harrier señalará el comienzo de un programa de 20.000 horas de pruebas de vuelo, tanto en aviones civiles como militares. Las pruebas realizadas en banco en el Instituto Nacional de Turbinas de Gas de Gran Bretaña, y en la empresa que fabrica los motores, ya totalizaron 50.000 horas. Este sistema de control de combustible (FADEC, en sus siglas inglesas) también se someterá a prueba a bordo de un helicóptero Westland Lynx y en uno o varios aviones de British Airways.





biblioteca

“YO FUI PILOTO DE CAZA ROJO”

Original de Francisco Tarazona

Una primera versión de este libro, basado en un diario de guerra, se publicó en México, con el título “Sangre en el cielo.”

Si bien ahora en el túnel del tiempo de los años, cuando analizamos nuestras actividades de la juventud, sin todavía una madurez emocional, no podemos por menos que pensar en la riqueza de sentimientos que se tienen en los locos y jóvenes años.

Volviendo al libro que nos interesa, que es una relato autobiográfico con las vivencias de Tarazona, nos muestra una obra rica en vibraciones humanas, sencillas y directas. La emoción ante el compañero caído en combate. Las reacciones en medio de la lucha. La nostalgia del recuerdo. Las observaciones de uno y otro acontecimiento. La queja continuada de combatir en condiciones de inferioridad.

Notas de interés general surgen a lo largo de las páginas de este libro. Tarazona, piloto de Mosca (I-16), nos explica experiencias de unos años de guerra, con altos y bajos de moral, con el recuerdo a veces de la secuencia de nacer, vivir y morir, que siempre es superado, cuando se acepta, coopera, y se está motivado por una gran causa.

Son, pues, unas memorias o diario de un aviador, plétóricas de realismo y valor, donde unos acontecimientos históricos, dan una buena oportunidad, para quien quiera tomar el pulso a nuestra guerra civil a través de unas explicaciones, donde el yo, es el protagonista principal, pero con unas confidencias sencillas, de quienes fueron sencillos combatientes a pesar de la responsabilidad que entrañaba en el contexto de nuestra guerra.

S. F. Martí

¡COMPAÑERO!
el BOLETÍN es el cordón umbilical que nos une a
todos.

NUEVO LIBRO SOBRE LA AVIACIÓN DE NUESTRA GUERRA

Recientemente ha sido publicado y puesto a la venta por Editorial San Martín, Puerta del Sol, 6, Madrid-14, la versión castellana del libro de nuestro compañero Juan J. Maluquer Wahl: "La Aviación de Cataluña en los primeros meses de la Guerra Civil".

Recordemos que la versión catalana fue publicada por Editorial Portic, S. A. Marqués de la Argentera, 17, Barcelona-3, en junio de 1978.

A continuación y por considerarlo de interés reproducimos los finales de la presentación del libro por Isidoro Giménez García, y del Prólogo del Autor así como parte de la pág. 304.

Nuestra Aviación, desde el principio al fin de la guerra, fue modelo de organización, disciplina y eficacia que no necesitó crear mandos. Los existentes con anterioridad a julio de 1936, fieles al juramento dado a la bandera, combatieron la sublevación, crearon escuelas de capacitación, ejercieron el profesorado e inculcaron igual disciplina que profesaban a los nuevos aviadores en formación. Y así, unos y otros, tanto los mayores como los jóvenes, con las mismas normas que habían marcado su comportamiento en la lucha, una vez finalizada ésta, dieron un alto ejemplo de entereza, corrección, compañerismo y firmeza en sus convicciones a través de cuantos vejatorios destinos la represión les deparó.

Para finalizar, sólo me resta añadir que el objetivo último a alcanzar, nuestra postrera actuación, debe ser mantener por siempre la unión y el buen recuerdo entre todos los que compusimos un día los magníficos cuadros de la Aviación de la República, que no sean olvidados aquellos compañeros —los mejores— que perdieron su vida a causa de esta negra página de la Historia y que jamás vuelva a repetirse, para bien de España y de los españoles, una tragedia como la que tuvimos la desgracia de padecer.

Un veterano aviador del año 1925

Isidoro GIMÉNEZ GARCÍA

A los que se nos opusieron en el aire como enemigos, sólo les repetiré lo que ya en 1962 me escribió el entonces general mayor de la Luftwaffe, Hannes Trautloft antes citado, contestando a una carta mía en la que le informaba de su error: ⁽¹⁾ «¿No le parece que ya es hora de fumar la pipa de la paz?» (Esta correspondencia fue publicada por Trautloft en el núm. 5, mayo de 1964, págs. 5 a 7, del Jäger Blatt», la revista de los antiguos pilotos de caza alemanes). Han pasado 16 años más y creo sinceramente que ya es hora.

(1) El Autor se refiere a que Trautloft en su libro "Als Jagdflieger in Spanien" da como derribado en el frente de Euskadi, al Breguet 19 tripulado por Roldan y Maluquer.

No hay que sacarse los trapitos al sol los unos a los otros y debemos dejar de discutir quién era mejor. Si tan malo hubiera sido uno de los dos bandos, la guerra no habría durado todo lo que duró.

Hemos de pensar que dejando de lado a los alemanes de la Legión Cóndor y a los italianos del Cuerpo de Tropas Voluntarias (más o menos) de un lado, y las Brigadas Internacionales y especialistas rusos del otro, tanto los de un bando como los del otro habíamos nacido en tierras de España, con los mismos defectos, pero eso sí, con las mismas virtudes, fuéramos con o sin corbata.

Esto no impide que crea que de cara a las nuevas generaciones se ha de explicar que antes que los Chatos y los Moscas, los Natachas y Katiuskas apareciesen en el frente y se hiciesen cargo de los mismos —además de los pilotos supervivientes de los primeros meses— los nuevos pilotos formados en Rusia, ya se volaba, se combatía y se moría por la libertad.

Juan J. Maluquer Wahl

Octubre de 1979

De la pág. 304.

Recuerdo que durante la ofensiva de los italianos sobre Guadalajara, en febrero de 1937, todos estábamos pendientes del telégrafo para ir conociendo las noticias.

Cuando se paró la contraofensiva de nuestras fuerzas, después de haber perdido los italianos buena parte del terreno conquistado en lo que ellos pensaban sería un paseo militar hasta Madrid, Secanell, comentó: «Oh, es que nuestras tropas se han parado porque en frente se han encontrado con la Guardia Civil, si no, llegan a Zaragoza».

Es curioso pero explicable que este orgullo que sin querer y contrario a todas las reglas de la guerra, se sentía por los hechos o actos heroicos a cargo del enemigo (cuando era español), se produjese tanto en uno como otro bando, ya que, como decíamos en el prólogo, todos habíamos nacido en España.

Terminada la guerra, transcurridos unos años, leí en el Diario de un voluntario embarcado en el crucero «Canarias» (véase el libro «Carlos María», de Adro Xavier), que en la fecha 29 de septiembre de 1936, refiriéndose a la acción naval en el Estrecho de Gibraltar, en que el buque rebelde «Canarias» hunde al destructor leal «Almirante Ferrándiz», escribe: «En la toldilla del destructor incendiado, medio hundido, entre los cadáveres destrozados, se ve a tres individuos ¡fumando! Serán rojos, pero son españoles».

Esto es aplicable a lo que dice el coronel alemán Jaenecke sobre el soldado español en el «Jahrbuch des deutschen Heer 1938» (Anuario del Ejército alemán 1938): «El soldado español ha sido durante siglos el terror de todos los campos de batalla de Europa y debe reconocerse de que ha conservado hoy día estas cualidades combativas». Citado por Drum (op. cit., Anexo 17, pág. 2). Aunque se refiere al soldado encuadrado en las filas de los sublevados, el soldado español sólo es uno, combata en uno u otro bando.

nuestros viejos aviones



POLIKARPOV I-15 "CHATO"

Sin lugar a dudas, se trata de uno de los aviones más conocidos de la guerra civil. En los últimos días de octubre y primeros de noviembre de 1936, en el frente de Madrid, entraron por primera vez en acción los "Chatos", demostrando desde los primeros combates su superioridad de maniobra sobre los aviones que en ese momento poseían los nacionalistas, superioridad que ningún otro avión pudo arrebatarse en el transcurso de la guerra.

Para las Fuerzas Aéreas Republicanas, que durante los primeros meses de la guerra disponían de un material que, aunque excelentemente tripulado, era inferior al del bando contrario y la llegada de los "Chatos" fue un respiro para los pilotos que habían tenido que luchar en condiciones de manifiesta inferioridad y una inyección para las tropas de tierra, al comprobar que la iniciativa había cambiado de campo y que los pilotos republicanos dominaban el cielo de Madrid.

El "Chato" hizo una carrera extraordinaria durante nuestra guerra. Sus características eran elogiadas, tanto por los pilotos que lo volaron como por los que lucharon contra nosotros. García Morato, as de la aviación enemiga, elogió al "Chato" con estas palabras: "Con referencia a los aparatos enemigos, considero que los I-15 son los más difíciles de derribar, debido a su armamento y facilidad de maniobra en el vuelo...". Creo que fue Mölder, as alemán de la última guerra mundial, cuando con su Messerschmitt fue a visitar la escuadrilla de "Chatos" que se había entregado en Barajas, el que hizo un gran elogio de este aparato, añadiendo que era el avión que más temía encontrar.

Desde primeros de noviembre de 1936 hasta el 29 de marzo de 1939, último servicio, el "Chato" fue ejemplo de dureza y combatibilidad. Los aviadores soviéticos, además de excelentes compañeros, fueron los primeros inestimables profesores que enseñaron a las generaciones de nuevos pilotos el arte peligroso del combate aéreo.

Los frentes de Madrid, Guadalajara, Levante, Brunete, Ebro, Cataluña y sobre todo, por las condiciones infernales que le rodeaban, el Norte, fueron teatro de grandes combates aéreos en los que los "Chatos" pusieron de manifiesto sus grandes cualidades técnicas, bien servidos por las cualidades personales de los veteranos, que fueron el orgullo de nuestra aviación, y que como personajes legendarios que en nuestros corazones jóvenes servían de modelo a la juventud que se incorporaban a las Unidades de combate y en los frentes de guerra.

nuestros viejos aviones



El avión que nos interesa el I-15, conocido por el simpático nombre de "Chato", por su nariz aplastada y corta silueta, era un derivado del caza I-13, diseñado por Polikarpov en 1934. Tratábase de un sesquiplano monoplaza de construcción mixta y tren de aterrizaje fijo, auxiliado por un patín de cola. Característica particular era su ala superior en forma de gaviota, unida directamente al fuselaje, buscando una mayor robustez y una mejor visibilidad para el piloto. Los dos planos, decalados, tenían tirantes o tensores de distinta profundidad y sólo el plano superior llevaba alerones. El fuselaje era de tubos de acero cubiertos de tela.

El I-15 estaba impulsado por el motor ruso M-25, licencia Wright Cyclone, de nueve cilindros en estrella y 700 c.v. carenado con un anillo y movido por una hélice metálica bipala AV-1 de paso variable. Este reglaje no era automático y debía realizarse en tierra. Su dotación militar estaba constituida por cuatro ametralladoras SHKAS, montadas en el fuselaje, sincronizadas con el motor y disparadas a través del radio de acción de la hélice, calibre 7,62 mm., con una cadencia de tiro de 900 disparos por minuto y una dotación de 3.000 cartuchos. Bajo los planos inferiores podía llevar 4 bombas de 12 kilos fabricadas con perdigones, que se empleaban generalmente contra personal y nidos de ametralladoras.

Creo que la principal característica fue su extraordinaria maniobrabilidad, especialidad en la que, solamente en parte, pudo competir el ágil Fiat CR 32, menos maniobrero pero más veloz y rápido para el picado.

El I-15 voló en España en dos versiones, a la segunda de las cuales se le habían hecho una serie de transformaciones sobre el primer prototipo, modificándole el ala superior, ahora continúa, y cambiándole el motor por un M-25 B de 750 c.v. que le proporcionaba un aumento de velocidad. De fina sensibilidad para la maniobra y más rápido que clásico Chato, era inferior a éste para revolverse en el combate. Este modelo, I-15 bis, fue conocido en nuestra guerra con el nombre de "Super-Chato", recibiendo su indicativo CC, como los primeros Chatos, en la nomenclatura de nuestra Aviación. Las ruedas carenadas y el ala superior lo diferenciaban fácilmente de su predecesor I-15. El depósito de carburante de 310 litros, estaba situado en el fuselaje, entre el tabique cortafuegos del motor y la carlinga; dos depósitos suplementarios de 100 litros podían ser instalados bajo los planos inferiores, en los que se podían igualmente instalar dos bombas de 50 kilos o cuatro de 25 kg.

Mucho antes de recibir esta nueva versión, en la factoría de Sabadell se habían construido y montado más de 200 aparatos, fabricados en diferentes lugares de Cataluña. La serie nacional de I-15, conocida como "chatos españoles", llevaban el indicativo CA (Construcciones Aeronáuticas). Los colores de estos aviones, fueron: verde en las superficies superiores y azul celeste en las inferiores; bandas rojas en los planos y fuselaje y bandas con los colores de la República Española en el timón de dirección. Finalmente salían

nuestros viejos aviones



de las naves de montaje de Sabadell a la cadencia de un Chato por día, cifra muy importante para reponer el material averiado pero insuficiente para compensar la inferioridad numérica con respecto al enemigo que recibía la cantidad que necesitaba en el momento preciso para emplearlo.

El radio de acción dependía directamente del régimen del motor. Dos horas de vuelo en servicio normal. Una hora tres cuartos con dispositivo de combate y ametralladoras a punto de disparar. Naturalmente, con los dos depósitos suplementarios de 100 litros, el avión podía mantenerse en vuelo durante más de tres horas.

Los primeros I-15 procedentes de la U.R.S.S. llegaron con un depósito de chapa, sin ningún blindaje, que le hacía ser muy vulnerable en caso de ser tocado en combate. Para eliminar este peligro, los técnicos españoles pensaron, con mucho acierto, en recubrirle de una capa de caucho. Los resultados fueron satisfactorios. Igualmente se observó la falta de protección del piloto cuando éste era atacado por la espalda. En el Norte, un compañero pagó cara esta insuficiencia. Se pensó, con el mismo acierto que en el blindaje del motor, en una chapa de acero cortada en forma de respaldo, desde la cabeza hasta el asiento. Se empleó por primera vez en el frente de Bilbao y acabaría montándose en todos los aparatos de nuestra Aviación. Muchos de nosotros debemos la vida al ingenio de nuestros técnicos.

Como en otros aspectos, en materia de comunicaciones estábamos desaventajados. Solamente al final de nuestra guerra, tres de nuestros Chatos estaban equipados de radio. A lo largo de nuestra dura contienda las órdenes en vuelo eran comunicadas por señales más o menos eficaces.

CARACTERÍSTICAS

I-15 "Chato"		I-15 bis "Super-Chato"
Envergadura	9'13 m.	10,20 m.
Longitud	6,29 m.	6,33 m.
Altura	2,92 m.	3,00 m.
Superficie alar	21,10 m. ²	22,50 m. ²
Peso en vacío	1.178 kg.	1.206 kg.
Peso cargado	1.422 kg.	1.750 kg.

PERFORMANCES

Velocidad máxima	360 km/h.	370 km/h.
Velocidad crucero	280 km/h.	280 km/h.
Velocidad aterrizaje	105 km/h.	-----
Autonomía	725 km..	800 Km.
Techo máximo	10.000 m.	8.000 m.

(Extractado de «Alas Plegadas»)



COSAS QUE OCURRIERON

No puedo contar epopeyas de guerra como piloto, por no haber participado en ninguna acción. Fui de las últimas promociones y el final de la guerra me sorprendió en San Javier, sin haber recibido aún el bautismo de fuego en el aire.

Tampoco pretendo ser protagonista de anécdotas capaces de despertar un interés ni siquiera parecido, a las que otros muchos compañeros tienen en su haber.

Lo único que deseo es colaborar en nuestra revista ALAS GLORIOSAS.

Para ello, voy a contar algo que creo tiene cierta singularidad y que recordarán los que lo vivieron conmigo.

Ocurrió al principio del 39, en la Escuela de Lorca (Murcia), durante el curso de caza.

El hecho fue, que por una de esas jugarretas del destino, durante tres sábados seguidos, se produjeron otros tantos accidentes en los vuelos de escuela y en los de reentrenamiento de los pilotos formados de la URSS. Cada uno de estos tres accidentes, costó la vida a un compañero.

El primero fue a consecuencia de un sabotaje en un avioneta de escuela. El azar quiso que aquél vuelo, que era el de mi turno, lo realizara otro compañero del grupo. En pleno vuelo, se le desprendieron los planos y el fuselaje se clavó en la tierra, con el piloto dentro. Aquel día nací.

El segundo ocurrió al chocar dos chatos que volaban en formación. Uno de ellos, con los timones destrozados, cayó a tierra.

El tercero fue a consecuencia de un desplome.

Esta sucesión de accidentes, llegó a crear tal psicosis, que la Jefatura de la Escuela, decidió suspender los vuelos en sábado.

De estos fatales hechos, surgió la siguiente anécdota.

Cada domingo siguiente al siniestro, tenía lugar el sepelio. A él, asistíamos uniformados y en formación, para rendir honores al compañero muerto. Tal espectáculo atraía la atención de la gente del pueblo, que acudía en masa a presenciarlo, con respeto.

Pero en el tercer entierro, uno de aquellos paisanos, a quien sin duda complacía el espectáculo, comentó en alta voz con evidente ironía:

—¡A ver a quién le toca el domingo que viene!

Uno de los compañeros, con profunda indignación le contestó:

—“A tu padre, que le van a torear en Murcia”.

Digna y oportuna respuesta a tamaña impertinencia.

Afortunadamente, aquél fue el último de aquella cadena de tristes sucesos.

Terminó la mala racha y todo volvió a la normalidad.

Lo único que no sé, es si se celebraría la corrida de Murcia.

S. V. Piloto

NOTAS DE HUMOR

CONSEJITOS MUY DIVERTIDOS DADOS DE "PADRES" A "HIJOS"

ALLÁ POR LOS AÑOS VEINTE
A LOS NUEVOS PILOTILLOS
LA GENTE MÁS VETERANA
LES DABA ESTOS CONSEJILLOS:

SI QUIERES VOLAR FELIZ
ANTES TIENES QUE HACER "PIS".

NO VACIAR LA VEJIGA
PUEDE COSTARTE LA VIDA.

HAY QUE SALIR DERECHITO
APROANDO AL VIENTECITO.

NUNCA VIRES DE SALIDA
AUNQUE EL CUERPO TE LO PIDA.

PARA CONSERVAR LA VIDA
MUY POQUITA ACROBACIA.

VIRAR A LA VERTICAL
PUEDE RESULTAR FATAL.

TAMPOCO VIRAR AL PLATO
TE ACREDITA DE JABATO.

NUNCA VUELES INVERTIDO
PUES PERDERÁS EL SENTIDO.

SI INVERTIDO TOMAS TIERRA
TE JUEGAS LA CABELLERA.

LA CABEZA TEN SERENA
SI DAS VUELTAS EN BARRENA.

SI COMPLICADO TE VES
SUELTA MANDOS A LA VEZ.

NO PIQUES AL DAR UN BOTE
QUE TE JUEGAS EL BIGOTE.

DEBES PONER CUIDADITO
DE NO HACER UN "CABALLITO".

PARA EVITAR EL "CORCEL"
MUEVE Y REMUEVE LOS PIES.

SI ENDEREZASES MUY ALTO
METE GAS Y SAL PITANDO.



VOLAR BAJO Y DESPACITO
ES JUGARSE EL PELLEJITO.

NO TE DESPLOMES "CURRITO"
QUE TE JUEGAS EL CULITO.

EL TOMAR TIERRA DE RUEDAS
ES DE PILOTO "BANDERA".

TOMAR TIERRA A LOS "TRES PUNTOS"
ES "PA MEARSE DE GUSTO".

SI CAPOTASES ¡MELÓN!
NO CULPES AL AVIÓN.

SON TUS MANOS PECADORAS
LAS CAUSANTES DE TAL "OBRA".

NO TE LAS DES DE JABATO
NI DE QUE "SABES UN RATO".

NO PRESUMAS EN EL BAR
DE QUE VUELAS COMO UN "AS".

Y LUEGO EN EL AERÓDROMO
VUELAS MENOS QUE "CASCORRO".

SE PRUDENTE Y NO PRESUMAS
HASTA QUE CREZCAN TUS PLUMAS.

CLASIFICADO "S"

AQUEL GRAN CABALLERO
DON ANTONIO URZAIZ GUZMÁN
EN VÍSPERAS DE DOMINGO
NOS SOLÍA ACONSEJAR:

EL SÁBADO SABADETE CAMISA LIMPIA Y "POLVETE".

EL BUEN CONSEJO DE URZAIZ
RECORDARLE HOY, CAUSA RISA
PUES DEL "POLVETE" ¡NI HABLAR!
SÓLO LA LIMPIA CAMISA.

DE UN VETUSTO PILOTEJO
QUE: ATENDIENDO ESTOS CONSEJOS,
PUDO LLEGAR A VIEJO.

Hoy, 1.º de Enero de 1981

ISIDORO GIMÉNEZ

AL MARGEN DE LA CONTIENDA

Fue en lugar de La Mancha, y si digo no poderlo recordar, no es remedo cervantino sino fallo de memoria; sin embargo, vagas fechas y episodios concurrentes me incitan a situarlo en Valdepeñas, vieja tierra de molinos donde la legendaria aridez se oculta tras la generosidad de sus vinos.

Un amplio claro entre la vid nos servía de aeródromo durante las operaciones de Extremadura, entre otras, y si el lugar es incierto, el relato que sigue guarda la precisión de un grato recuerdo.

Reanudando la vieja "Farándula", prolongando la intensa labor de las tareas ambulantes de "La Barraca" que García Lorca y Ugarte crearon en 1931, llevando el teatro y la poesía a comarcas y pueblos; llegó por allá un grupo teatral que con brío y competencia animaban Rafael Alberti y Alejandro Casona, haciendo las delicias de los diferentes cuerpos combatientes que visitaban.

Este grupo interpretó frente a un auditorio entusiasta compuesto por el personal de la primera y cuarta escuadrillas de Natachas y algunos invitados, dos piezas de Casona: Nuestra Natacha y La Sirena Varada.

Hoy, después de más de cuatro lustros pasados, una estrofa de la lenta canción de Nuestra Natacha, plena de reflejos, murmura en mi mente como cristalino manantial:

*La luna de Roncesvalles,
lava el pañuelo en la fuente,
lo lava en el agua clara,
lo tiende en la rama verde...*

La vitalidad de Alberti, rozando la cuarentena, su pura elocución en la declamación de sus propias poesías así como la adaptación rigurosa de sus inflexiones vocales a un lenguaje popular que le permitía hacerse el intérprete de ese decir peculiar que parece brotar de las entrañas de la ruda e ingrata tierra que tanto Chamizo como José Carlos de Luna supieron plasmar... Cuán bien supo Alberti infundir en nosotros la profunda emoción que surgía de temas de la miseria transformándolos en cantos de amor y de vida.

Así fue de los versos rudos y emotivos, versos de risas y lágrimas de La Nacencia de Chamizo:

*Bruñó los recios nubarrones pardos
la luz del sol que s'agachó en su cerro*

*...
y cantaban también los colorines
sobre las jaras y los brezos
y roando, roando, de las sierras
llegaba el dolondón de los cerceros.*

*—No pué más— me ijo—, vaite, vaite
con la burra pal pueblo
y güelveté de prisa con l'agüela
la comadre y el méico.*

*...
Toito lleno de tierra
le levanté del suelo;
le miré mu despasio, mu despasio
con una miaja de respeto.*

*...
Dos salimos del chozo
tres govimos al pueblo.*

Un mismo clamor doloroso y sonriente surge del Piyayo, de Carlos de Luna:

*¿Tú conoces al Piyayo:
un viejecito renegro, reseco y chicuelo
la mirada de gallo
pendenciero*

*...
Y su pan y el de sus nietecillos:
"churumbel" con greñas de alambre
y panzas de sapo
que aúllan de hambre
tiritando bajo los harapos:*

*...
—¡Chavales!
¡Pan de flor de harina!...
Mascarlo despacio.
Mejó pan no se come en palasio.
Y este pescacito, ¿no es ná?
¡sacac uno a uno del fondo der má!*

*...
Y hay un ángel rubio que besa la frente
de cada gitano chiquito.
¡A chufía lo toma la gente!...
¡A mí me da pena
y me causa un respeto imponente!*

¿Por qué curioso mecanismo de mi conciencia tales recuerdos quedaron grabados en mi memoria? Bien es verdad que el mérito recae en gran parte sobre Alberti que había sabido por su dicción expresar toda la dramática profundidad de ambos poemas.

¿Pero no han resonado también en mí como el signo de «Paz en la guerra» y simbolizado simplemente el contraste entre el amor a la vida de nuestros 20 años y el combate con sus aspectos siempre imprevisibles y al que estábamos disponibles en todo momento?

RAFAEL MACIÁ ALCARAZ

HISTORIA DE UN PILOTO QUE ENTRA CON SU AVIÓN POR EL BALCÓN DE UNA CASA Y BAJA A PIE POR LA ESCALERA.



Fue una vez, por los años 1938, un piloto llamado García que, al igual que nosotros, estaba en la base aérea 18 de Julio, o sea, San Javier de la Rivera. Murcia.

Yo pertenecía al grupo de hidroaviones e igual que los demás, cuando no volábamos los hidros, volábamos los BRÉGUETS 19, para que no olvidáramos nuestra primera especialidad de Pilotos de Tierra.

Un día, alguien nos contó la odisea que el piloto García había hecho con uno de aquellos BREGUETS.

Todos los aviadores que han pasado por aquella Base, saben que por cada piloto, habían, por lo menos cien o más hombres de tierra, entre mecánicos, armeros, conductores, soldados, etc., y cuando estos hablaban con las muchachas de aquellos lugares, todos eran pilotos aviadores, según sus lenguas y, para todas aquellas que no conocían los emblemas.

Más de una vez te acercabas a una muchacha de por allí y te decía enseguida: ¡Otro piloto de pacotilla!, con esa frase te demostraba inmediatamente que ya había conocido a otro que nada tenía de aviador.

Así le pasó al señor García que, un domingo, se fue paseando hasta Torrevieja y allí hablo con una chica y seguramente, de ninguna manera le hizo creer que era piloto.

El, le prometió que le haría ver que era piloto y si no era al siguiente día, sería al otro, vendría con su avión y pasaría por encima de su casa.

Al siguiente día, estuvo de servicio y una vez en el aire, se dirigió hacia Torrevieja con la neta intención de demostrarle a aquella chica que era piloto; y una vez que reconoció la casa donde ella vivía, empezó a darle pasadas cada vez más bajo.

Entusiasmada, la chica salió al balcón de su casa y con un pañuelo en la mano, le hacía señales, saludándole o diciéndole que ella estaba allí.

Tanto se entusiasmo el buen García, que pasando más y más bajo cada vez, terminó por entrar por la puerta del balcón, aplastando a la pobre chica contra la pared, con las alas del avión que por suerte le sirvieron de amortiguador.

Y cada vez que en aquellos tiempos y siempre, hablábamos de García, inmediatamente decíamos: ¡El que entró con el avión por el balcón de una casa y salió por su misma puerta!

José Martí

¡MARIANO BARBERÁN Y JOAQUÍN COLLAR!



Estos dos nombres gloriosos han quedado unidos para siempre en la memoria de los españoles, como símbolo racial.

Siguiendo por el aire la ruta marina de Colón, el "CUATRO VIENTOS" partió de Sevilla, el 9 de junio de 1933 y después de casi 40 horas, aterrizó en Camagüey (Cuba). La tierra cubana y la española habían quedado unidas en un vuelo de poco más de un día y medio.

Como complemento a esta hazaña, Barberán y Collar, el 20 del mismo mes de junio, hicieron rumbo a México, deseosos de continuar, llevando a Nueva España, la ruta de los Conquistadores. Mas esta reconquista espiritual de Anahuac no alcanzó, como la de Hernán Cortés las cimas del éxito.

El "CUATRO VIENTOS" se perdió en el cielo mexicano llevando a los aviadores españoles a la Inmortalidad, y quedando para siempre sumida en el misterio, la desaparición de estos héroes y del BRÉGUET 19 SUPERBIDÓN que tripulaban.

Como homenaje a estos bravos compañeros en su casi 50 aniversario, publicamos a continuación el trabajo que editó la revista AERONAÚTICA, del mes de junio de 1933.

LOS AVIADORES ESPAÑOLES CAPITÁN BARBERÁN Y TENIENTE COLLAR HAN EFECTUADO EL VUELO DIRECTO ESPAÑA-CUBA

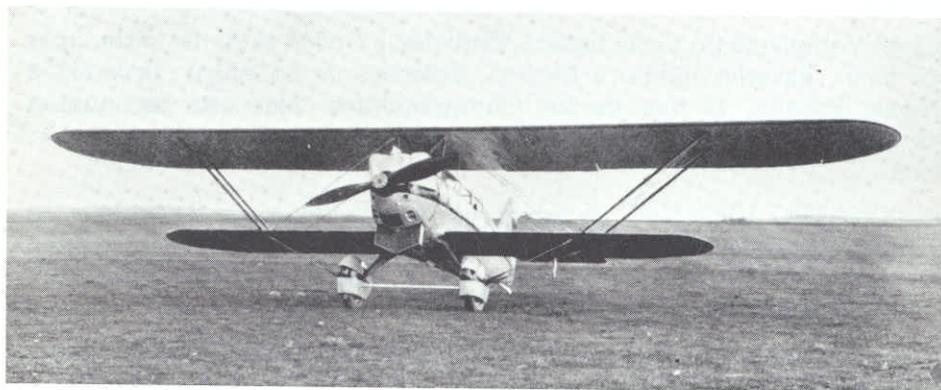
La Aviación española acaba de realizar, con el éxito más brillante y completo, una magnífica proeza aérea que por su extraordinaria audacia, enormes dificultades de todo orden y por la precisión admirable con que ha sido ejecutada, merece figurar en cabeza de todas las que ha llevado a cabo la aviación mundial.

De igual modo que hace cuatro siglos y medio, las carabelas españolas rasgaron el misterio de los mares inmensos que se consideraban el límite del mundo, la proa del avión español *Cuatro Vientos*, dirigida por el capitán Barberán y el teniente Collar en un maravilloso vuelo de Sevilla a Cuba, ha roto ahora el secreto de una nueva ruta sobre el ancho Atlántico, renovando así, a través de los tiempos, la gesta fabulosa de los descubridores.

El vuelo Sevilla-Cuba, efectuado por el teniente Collar y el capitán Barberán, supera en riesgo y dificultades a todas las empresas aéreas intentadas hasta la fecha. Para formarse idea de esta dificultad y de ese peligro, basta consignar que la distancia que han volado sobre mares desiertos es de 6.300 kilómetros, que excede, en mucho, a las mayores travesías que se han hecho sobre el agua. La carencia de toda referencia en el suelo, de toda ayuda exterior para cubrir esa enorme distancia, y la necesidad ineludible de no separarse de la ruta —ya que el menor desvío podía tener consecuencias fatales—, han sido causa de que fuera necesario navegar con la más absoluta exactitud, siendo esta navegación, la más larga y difícil que se ha efectuado hasta ahora en avión.

El teniente Collar y el capitán Barberán han vencido todos los obstáculos con una brillantez extraordinaria, poniendo con ello de manifiesto el valor, el entusiasmo, el arrojo y la decisión de este magnífico equipo, así como su capacidad inteligente, su preparación perfecta y sus amplios conocimientos.

La industria aeronáutica nacional tiene también una importante participación en el éxito, pues ha contribuido a él fabricando el avión que ha realizado el vuelo. El comportamiento insuperable del *Cuatro Vientos* en el enorme recorrido, habla bien alto en favor de la perfección técnica de la industria que lo ha construido.



El avión C. A. S. A. licencia Bréguet, *Cuatro Vientos*, en el que los aviadores militares españoles capitán Barberán y teniente Collar han realizado por primera vez el vuelo España - Cuba.

El nombre de España, gracias al heroico entusiasmo de sus aviadores, vuelve a estar de nuevo en primer plano del interés mundial, como ya lo estuvo en 1926, cuando el comandante Franco y el capitán Ruiz de Alda llevaron el *Plus Ultra* desde Palos de Moguer —el puerto de Colón— a Buenos Aires, y en 1928, cuando los capitanes Jiménez e Iglesias efectuaron con el *Jesús del Gran Poder* su magnífico vuelo transatlántico de Sevilla al Brasil, y su admirable recorrido por las naciones de la América española.

El inmenso patriotismo de nuestra Aviación, ha hecho posible el milagro de conquistar para España los más valiosos laureles. En cuantas ocasiones ha sido puesta a prueba, cuantas veces se le ha pedido un esfuerzo, un sacrificio, la Aviación española ha respondido admirablemente, y ha sabido cumplir sus deberes en tal forma que ha levantado la admiración del mundo.

Es de esperar que el maravilloso vuelo de Barberán y Collar, servirá de estímulo final para que la República atienda a su aviación como merece y necesita, en la seguridad de que ésta colmará siempre con creces las esperanzas que en ella se pongan.



Otra vista del *Cuatro Vientos*, magnífico avión Superbidón, construido en sus talleres de Getafe por Construcciones Aeronáuticas, S. A., que participa también del triunfo de Collar y Barberán.

OBJETO DEL VUELO

El vuelo que acaban de realizar de modo tan brillante, obedece a una iniciativa particular de estos oficiales. Ambos estudiaron detenidamente las posibilidades de llevarlo a cabo con los medios de que dispone la Aviación española, y, como resultado de esos estudios, presentaron a sus superiores un detallado proyecto demostrativo de que la empresa era factible. La idea fue informada favorablemente por la Jefatura de Aviación Militar y mereció una aprobación decidida por parte del Gobierno, quien, teniendo en cuenta el carácter nacional de la empresa, resolvió patrocinar y financiar su ejecución.

El vuelo España-Cuba-Méjico, además de proporcionar las enseñanzas aeronáuticas y las ventajas de orden general inherentes a la realización de las empresas aéreas de esta envergadura, persigue varias finalidades de extraordinario interés.

En primer término ha de constituir un nuevo enlace entre España y América, que servirá para testimoniar el fraternal cariño que la República Española siente por las Repúblicas americanas de su misma raza, y, especialmente, para que las alas españolas lleven el saludo cordial del viejo solar hispano a la República de Méjico, única nación de Hispanoamérica que no ha sido visitada todavía por aviadores españoles a causa de que, en ocasión del magnífico vuelo transoceánico y a lo largo de América que los capitanes Jiménez e Iglesias realizaron en 1928, el Gobierno español no permitió, por razones políticas, que éstos aterrizasen en territorio mejicano.

El vuelo del *Cuatro Vientos* ha de servir también para estudiar una nueva ruta aérea sobre el Atlántico, interesantísima por todos conceptos, y que, aunque en el momento presente no pueda considerarse como utilizable para un servicio de tráfico regular, es indudable que en un porvenir no muy lejano será el camino que seguirán todas las comunicaciones aéreas entre Europa y América Central.

Finalmente, la realización del vuelo pone de manifiesto la capacidad y competencia de los aviadores españoles, el extraordinario interés que la República Española siente por el progreso de la Aviación, y la perfección a que ha llegado la industria aeronáutica en España, ya que el avión utilizado es enteramente de construcción nacional.

PREPARACIÓN DEL VUELO

El vuelo del *Cuatro Vientos* ha sido preparado minuciosamente en todos sus aspectos, habiendo colaborado en esta escrupulosa labor preparatoria los más valiosos elementos de nuestra Aviación militar.

Todos los factores y circunstancias que habían de intervenir en la ejecución del vuelo se estudiaron y examinaron cuidadosamente, calculándose y ensayándose con el mayor detenimiento las diversas soluciones que podían adoptarse ante los numerosos problemas que presentaba esta difícil y arriesgada adrevesía, con objeto de eliminar todas las posibles causas de entorpecimiento y reducir al mínimo los extremos que aún escapan a todas las previsiones.

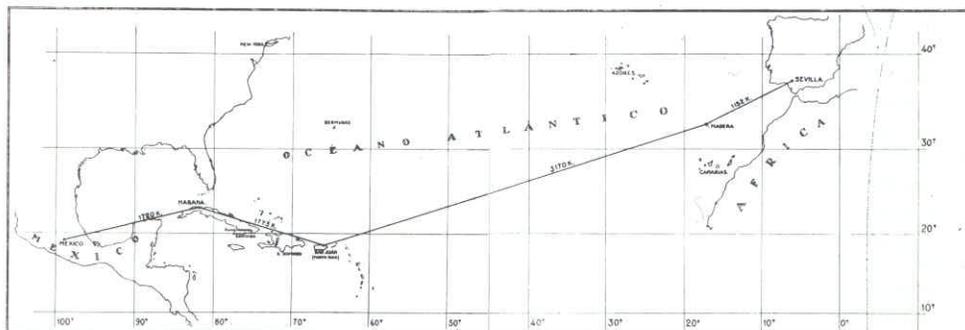
Los trabajos preparatorios han abarcado el estudio de la ruta, la elección del material y las pruebas y ensayos necesarios para comprobar que este material ofrece toda clase de garantías para rendir el rudo esfuerzo que se le ha de exigir.

EL PERSONAL

Los tripulantes del *Cuatro Vientos*, teniente de Aviación militar D. Joaquín Collar, que actúa como piloto, y capitán de Aviación militar D. Mariano Barberán, encargado de la navegación, constituyen un equipo admirablemente preparado, cuya competencia y dominio absoluto de la materia les capacita sobradamente para hazañas como la que acaban de realizar.

El capitán D. Mariano Barberán y Tros de Ilarduya, nació en Guadalajara el 14 de octubre de 1895. En 1910 ingresó en la Academia de Ingenieros del Ejército y en 1918 pasó a la Aviación militar, donde obtuvo los títulos de piloto y observador.

Como aviador ha desarrollado constantemente una labor destacadísima, distinguiéndose de modo extraordinario por su brillante actuación durante la guerra de Marruecos —lo que le valió ser recompensado con la Medalla Militar—, y más tarde, por sus trabajos de profesor en la Escuela de Observadores de Cuatro



Vientos y como director de esta misma Escuela, cargo que desempeña en la actualidad. Colaboró con el comandante Franco en el proyecto de vuelo del *Plus Ultra* a Sudamérica, pero por diversas circunstancias fortuitas no tomó parte en su realización. Es uno de nuestros aviadores más cultos, estudiosos y entusiastas; ha escrito varias obras y es una autoridad reconocida, en todo lo relacionado con la navegación aérea.

Recientemente el Gobierno ha premiado toda esta larga y valiosa labor aeronáutica del capitán Barberán, nombrándole caballero de la Orden de Isabel la Católica.

El teniente D. Joaquín Collar Serra, nació en Figueras el 25 de noviembre de 1906. Ingresó en la Academia de Caballería en 1921 y en Aviación militar en 1927. Posee los títulos de piloto y observador, habiéndose distinguido desde los primeros momentos por su enorme entusiasmo y excepcionales aptitudes para el vuelo, condiciones que le llevaron rápidamente a desempeñar el cargo de profesor en la Escuela de Pilotaje de Alcalá.

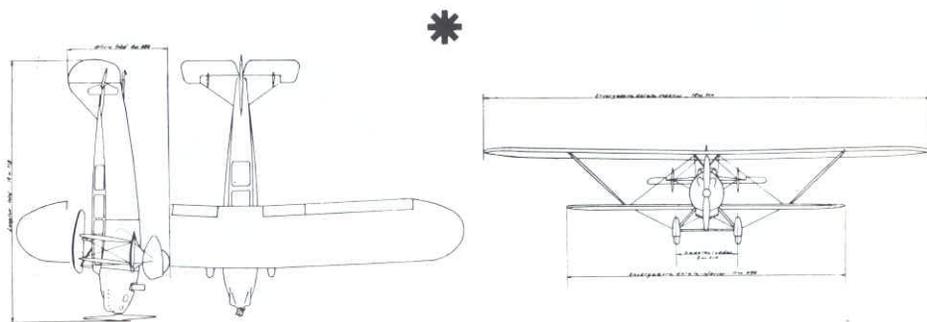
LA RUTA

Por razón de su excesiva longitud, el vuelo España-Méjico se divide en dos etapas: la primera de Sevilla a Cuba, y la segunda desde esta isla a Méjico.

Con objeto de buscar las condiciones más convenientes, tanto meteorológicas como de seguridad, el capitán Barberán y el teniente Collar decidieron seguir en la primera etapa la ruta Sevilla-Madera-San Juan de Puerto Rico-Cuba, que presenta las ventajas de un régimen de vientos más favorables, un apoyo intermedio en la isla de Madera, que reduce el trayecto sobre el agua, y llegar antes sobre las Antillas, con posibilidad de reducir el recorrido aterrizando en San Juan de Puerto Rico, en Santo Domingo, en Haití o en cualquiera de los aeródromos situados a lo largo de la Isla de Cuba, si los vientos contrarios retrasan la marcha, y en caso de que el desarrollo del vuelo le permitiera, rendir el viaje en La Habana.

La longitud máxima de esta primera etapa es de 8.095 kilómetros divididos en la siguiente forma: Sevilla-Madera, 1.152 kilómetros; Madera-San Juan de Puerto Rico, 5.170 kilómetros; San Juan de Puerto Rico-Habana, 1.773 kilómetros. Caso necesario podía terminarse el vuelo en Guantánamo (Cuba), con lo cual disminuirá su longitud en unos 800 kilómetros.

La segunda etapa, La Habana-Méjico, tiene 1.720 kilómetros de longitud, y es un vuelo ordinario que puede efectuar el *Cuatro Vientos* con carga reducida sin necesidad de más ayuda que el parte meteorológico local del día del vuelo.



Croquis del avión *Cuatro Vientos*.

ESTUDIO METEOROLÓGICO

La determinación de la ruta se ha hecho sobre la base de un detalladísimo estudio meteorológico del Atlántico Norte, efectuado por la Sección de Meteorología del Servicio de Protección de Vuelo de Aviación Militar.

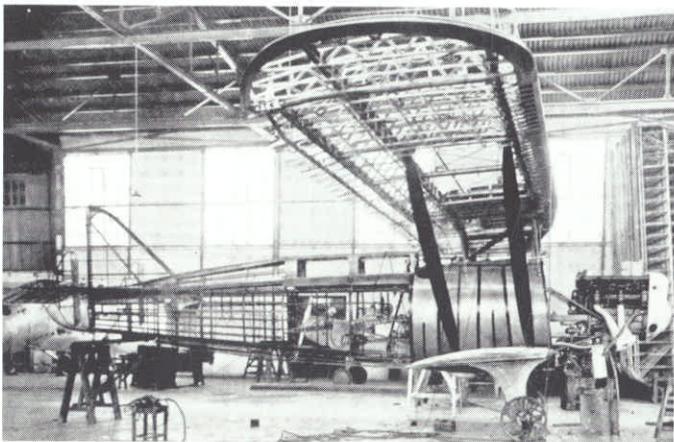
Este estudio, obra personal del director de dicho Servicio, teniente coronel D. José Cubillo, es un trabajo admirable y completísimo sobre las condiciones climatológicas que imperan en las distintas rutas que pueden seguirse entre España y Cuba. Este informe, de acuerdo con lo establecido por el Comité Internacional de Navegación Aérea (C.I.N.A.), abarca una extensión transversal a la ruta igual a las tres cuartas partes del mayor trayecto recorrido sin escala, y comprende la zona del Atlántico situada entre los 10 grados y los 50 grados de latitud Norte.

En el citado trabajo se estudian todos los extremos necesarios para formar criterio sobre el tiempo probable en la indicada zona, en cuanto se refiere a temperatura, nubosidad, niebla, visibilidad, presión atmosférica, vientos y climatología de la región tropical, acompañándose numerosos gráficos de isobaras y cambios de presión, isonefas, probabilidad de niebla o bruma y trayectoria de las depresiones y de los ciclones tropicales.

Del conjunto de todos estos datos se han deducido seis tipos fundamentales de situaciones atmosféricas, determinándose la probabilidad de presentarse cada una de ellas.

Finalmente, sobre hojas representativas de estas situaciones, el capitán Barberán y teniente Collar calcularon el efecto de los vientos reinantes sobre las diferentes rutas, deduciendo así la duración *virtual* de cada trayecto y las distintas condiciones del viaje, estableciéndose once rutas posibles y estudiándose la probabilidad de encontrar condiciones favorables para cada una de estas rutas.

Como resultado de este detenido estudio se llegó a la conclusión de que la ruta más favorable para el viaje Sevilla-Cuba es la que pasa por Madera y San Juan de Puerto Rico, siguiendo entre dichos puntos la loxodrómica o línea de rumbo geográfico constante, y ésta es la que, como ya hemos dicho, ha servido de base para la realización del vuelo.



Estructura de duraluminio principalmente, con algunas piezas de acero, del Superbiidón C. A. S. A. *Cuatro Vientos*, con el depósito principal de 3.900 litros de capacidad, cuyas dimensiones extraordinarias han requerido pasar a través de él los largueros del fuselaje.

EL MATERIAL

Una vez conocidas las condiciones en que había de efectuarse el vuelo se procedió a la elección de un material de características apropiadas y que, sobre estar suficientemente experimentado, pudiera ser construido en España.

La elección recayó en el avión *Bréguet "Superbidón"* con motor *Hispano Suiza 12 Nb* de 650 cv., de idéntico tipo al utilizado por el gran piloto francés Costes en la mayor parte de sus brillantísimos vuelos, entre los cuales destacan el de París a Tsitsikar (Mandchuria), de 7.905 kilómetros de recorrido, que en 1929 constituyó el *record* mundial de distancia en línea recta, y en el de París a Nueva York sin escalas, en el que cubrió una distancia de 6.700 kilómetros, efectuando por primera vez la travesía sin escala del Atlántico Norte en dirección Oeste.

El citado material cumple perfectamente la condición de poderse construir por nuestra industria aeronáutica, pues la Sociedad Construcciones Aeronáuticas (C.A.S.A.), por lo que respecta al avión, y la Hispano Suiza, por lo referente al motor, poseen las necesarias licencias de fabricación, y una dilatada práctica en esta clase de construcciones, toda vez que los productos de las indicadas marcas son reglamentarios en nuestra Aviación militar. Por otra parte, el *Bréguet «Superbidón»* es un derivado del *Bréguet XIX*, construido en serie para nuestras fuerzas aéreas, y una modificación del tipo *Bidón*, del cual se construyeron dos en la fábrica de Construcciones Aeronáuticas, en Getafe, que fueron utilizados por los capitanes Jiménez e Iglesias en sus magníficos vuelos a Oriente y América, y por los capitanes Haya y Rodríguez para batir en 1930 los *records* internacionales de velocidad sobre 2.000 y 5.000 kilómetros sin carga —este último en vigor todavía— y sobre 2.000 kilómetros con 500 kilogramos de carga, así como para efectuar el vuelo directo de España a Bata, en la Guinea Española.

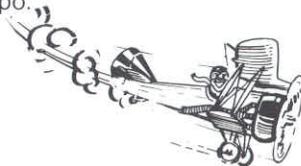
Las características de este material son las siguientes:

AVIÓN BRÉGUET «SUPERBIDÓN»

Es un sesquiplano biplaza de construcción metálica, cubierta de tela. Para buscar la mayor comodidad a los tripulantes, el ingeniero de C.A.S.A. Sr. Sousa, ha modificado el tipo original, cerrando las cabinas del piloto y navegante con cristales irrompibles, que preservan a aquéllos del fuerte viento de la marcha. El observador puede abrir fácilmente el techo de su cabina para efectuar las observaciones astronómicas.

El avión ha sido proyectado para llevar la mayor cantidad posible de gasolina, pudiendo transportar en total 5.325 litros, distribuidos en ocho depósitos. El mayor de éstos está situado entre el motor y los tripulantes, y es un gran bidón cilíndrico de 3.900 litros de cubida, que está atravesado por la estructura del fuselaje. En el ala superior van los otros siete depósitos, de los cuales cuatro son de 225 litros de cubida, dos de 205 litros y uno de 115 litros.

Existe un dispositivo de vaciado rápido, que desaloja instantáneamente el bidón central con objeto de que si una avería obliga al piloto a descender sobre el mar, el avión flote durante largo tiempo.



Las características del *Superbidón* son las siguientes:

Envergadura: 18,3 metros.

Longitud: 10,7 metros.

Separación de planos: 2,1 metros.

Superficie sustentadora: 59,94 metros cuadrados.

Gasolina: 5.325 litros.

Aceite: 250 litros.

Peso en vacío: 1.990 kilogramos.

Peso a plena carga: 6.320 kilogramos.

Peso por metro cuadrado: 104 kilogramos.

Peso por cv.: 9,7 kilogramos.

El *Cuatro Vientos* va provisto de toda clase de instrumentos de a bordo y navegación, necesarios para la travesía que se intenta.

En el tablero del piloto lleva los indicadores del funcionamiento del motor, tales como cuentavueltas, manómetros de gasolina y aceite, termómetros de aceite y agua, indicadores de existencia de combustible, y los siguientes instrumentos de vuelo y navegación: dos brújulas, una vertical y otra horizontal; un integral de vuelos con anemómetro, indicador de viraje, inclinación transversal, pendiente y variómetro, un altímetro, un variómetro y un reloj. El piloto tiene a su alcance, además de los mandos del avión, los de ocultación del radiador, dispositivo del vaciado rápido, y las llaves de los depósitos y nodrizas de gasolina, y del tanque de agua suplementario que se ha instalado para contrarrestar las posibles pérdidas que puede originar el excesivo calentamiento durante el vuelo por la zona tropical.

El compartimiento del navegante está perfectamente equipado para realizar toda clase de observaciones y cálculos necesarios para la navegación. Los instrumentos de navegación son los apropiados para los dos métodos de observación astronómica y a la estima, asegurándose así el mantenimiento correcto de la ruta cualquiera que sean las condiciones atmosféricas.

Para la navegación observada lleva una brújula aperiódica, tres cronómetros colocados en un montaje sumamente práctico, dos sextantes Hughes en servicio y uno de repuesto, y una regla de cálculo Bygrave.

La navegación a la estima se efectuará por medio de tres derivómetros: uno situado en el fondo del fuselaje, de círculo reticulado, mandado a distancia, y otros dos muy prácticos, ideados por el capitán Barberán, que están situados a ambos costados de la cabina, y son rebatibles para que mientras no sean usados queden a nivel de las paredes del fuselaje y no presenten ninguna resistencia al avance. Para las observaciones nocturnas se dispone de pequeñas bombas luminosas de 125 gramos de peso que al caer sobre el mar producen una luz viva, que permite observar y medir la deriva producida por el viento. Estas bombas han sido ideadas por el capitán español Bonet y construidas en las fábricas del Arma de Artillería.

El navegante dispone de un doble mando que le permitirá conducir el avión, facilitando así el necesario descanso al piloto, y cuenta además con los siguientes instrumentos para el vuelo: un integral análogo al del piloto, un anemómetro, un altímetro y un cuentavueltas.

El asiento del navegante es abatible para que se puedan efectuar cómodamente las observaciones, y frente a él va colocado un amplio portaplanos sobre el que se sujeta un portaimpresos para efectuar los cálculos de la navegación. En la misma cabina va montada una bomba de mano para extraer gasolina del fondo de los depósitos e impedir que las impurezas puedan llegar a los carburadores.

El avión va provisto de una instalación eléctrica muy bien estudiada para alumbrado nocturno de todos los instrumentos de a bordo.

Motor Hispano Suiza 12 Nb de 650 cv.

Este motor es de 12 cilindros en V a 60 grados y desarrolla una potencia máxima efectiva de 720 cv. Los cilindros tienen 150 milímetros de calibre y 170 de carrera, lo que arroja una cilindrada total de 36 litros.

Los cilindros que van atornillados al cárter, son de acero, y su interior está nitrurado para darles una extraordinaria dureza. Llevan doble encendido y seis carburadores situados en el costado exterior de los bloques; cada uno de dichos carburadores alimenta dos cilindros consecutivos.

Las características de este motor son las siguientes:

Compresión volumétrica: 6,2

Régimen nominal: 2.000 revoluciones por minuto.

Presión normal del aceite: 3,5 kilogramos.

Volumen de agua: 26 litros.

Consumo de gasolina: 225 gramos por cv. hora

Consumo de aceite: 7 gramos por cv. hora

Peso en vacío: 475 kilogramos.

Peso por cv.: 0,632 kilogramos.

Longitud: 1,779 metros.

Ancho: 0,800 metros.

Potencia nominal: 650 cv.

Potencia máxima: 720 cv.

El motor *Hispano Suiza 12 Nb*, ha sido probado con el más completo éxito durante numerosos vuelos en las condiciones más difíciles, habiendo demostrado siempre su extraordinaria solidez y absoluta seguridad de funcionamiento.

El combustible empleado en el vuelo es una gasolina especial, no siendo utilizable la gasolina corriente, porque, dada la escasa proporción de hidrocarburos aromáticos que ésta contiene, resulta fácilmente detonante a la elevada compresión a que se la somete en estos motores. Con la gasolina empleada, que contiene un 37 por 100 de aquellos hidrocarburos, desaparece el peligro de la detonación.

PRUEBAS Y ENSAYOS

Todo el material empleado en el vuelo había sido sometido a numerosas pruebas y ensayos para comprobar que carecía de todo defecto de construcción. Las pruebas del avión versaron sobre sus condiciones de vuelo y diferentes características, en particular velocidad y consumo de combustible, inspeccionándose cuidadosamente el funcionamiento de sus diversas instalaciones y comprobándose las indicaciones suministradas por los instrumentos de a bordo. Se cuidaron especialmente todos los detalles encaminados a lograr una perfecta ventilación del grupo motor, para lo cual, después de meditaciones experiencias, se establecieron una serie de tomas de aire que mejoraban el enfriamiento del grupo y proporcionaban una excelente evacuación de los gases estacionados. El resultado de todas estas pruebas fue absolutamente satisfactorio. Después de efectuadas, se substituyó el motor que las había realizado por el que ha llevado a cabo la travesía, sometiendo a éste a nuevos ensayos para ponerlo a punto y a medir su consumo, y haciéndole, antes de emprender el vuelo, una última revisión general.

EL VUELO

Los últimos detalles preliminares de la arriesgada travesía tuvieron lugar en el aeródromo de Tablada, que había sido elegido para emprender el vuelo. Una vez efectuada la carga completa del avión, éste fue trasladado al comienzo de la pista de despegue, operación que quedó terminada en la noche del viernes 9 del corriente. En la madrugada del día 10, el teniente Collar y el capitán Barberán ocuparon sus puestos, y a las cuatro y cuarenta y cinco metieron los gases a fondo para iniciar el vuelo. El momento fue de una solemnidad y una emoción impresionantes. Después de rodar unos 300 metros, el aparato despidió el carro de cola y aún continuó rodando unos 1.200 metros más, al final de los cuales se elevó majestuosamente, tomando con gran rapidez unos 200 metros de altura. La ejecución del despegue fue absolutamente perfecta y demostró la extraordinaria habilidad del pilotaje del teniente Collar.

Después de volar sobre Sevilla, el *Cuatro Vientos* se dirigió directamente al mar, escoltado por numerosos aparatos de nuestra Aviación militar y civil, que habían ido a despedir a sus compañeros.

Desde el momento de abandonar la costa no se volvieron a tener noticias del *Cuatro Vientos* hasta su llegada a la Isla de Cuba, razón por la cual aumentó por momentos la ansiedad y la inquietud ante la suerte que hubiera podido correr. Felizmente, el domingo día 11, a las nueve de la noche, se recibieron las primeras noticias anunciando que media hora antes, el *Cuatro Vientos* volaba sobre la población cubana de Camagüey, y unos momentos después se supo que había aterrizado con toda felicidad en el aeródromo que existe en dicho punto, a las ocho y cuarenta y cinco (hora de Greenwich).

El capitán Barberán y el teniente Collar acababan de cubrir 7.600 kilómetros en cuarenta horas de vuelo, a una velocidad de 190 kilómetros por hora.

La noticia produjo una alegría extraordinaria en todas partes y fue recibida con ovaciones clamorosas al ser divulgada.

Todavía se conocen pocos detalles del vuelo. Únicamente se sabe pasaron sobre la isla de Madera sin verla, a causa de estar cubierta de nubes, y que la primera tierra que han divisado desde que abandonaron las costas españolas fue la isla de Puerto Rico.

El viaje, al parecer, ha sido bueno y el comportamiento del material, excelente.

El pueblo de Camagüey dispensó a los aviadores españoles un recibimiento cariñosísimo y les despidió en la misma forma al día siguiente, 12 de junio, en que aquéllos se trasladaron con el *Cuatro Vientos* al aerodromo de Columbia, en La Habana, terminando allí, en medio del entusiasmo delirante del pueblo cubano, la primera parte del vuelo proyectado.

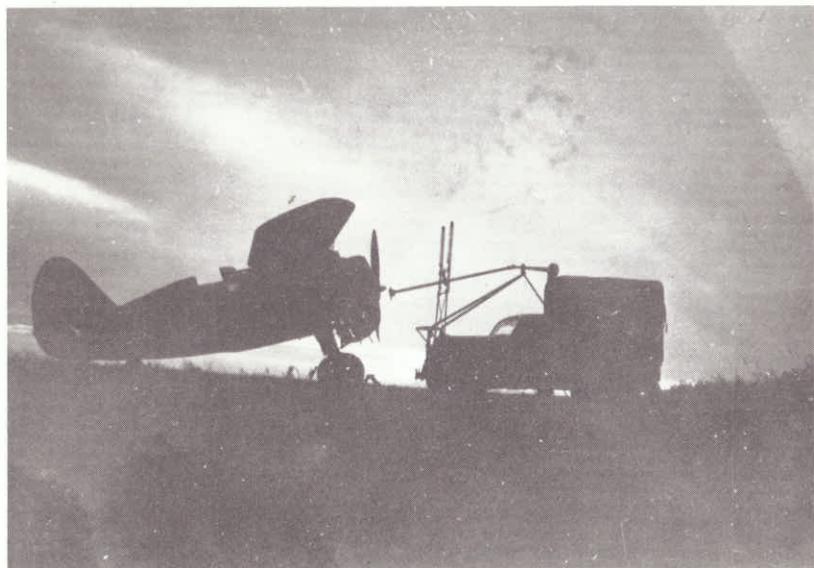
REVISTA DE AERONÁUTICA cree hacerse eco del entusiasmo, la alegría y la admiración que la Aviación española siente ante la hazaña portentosa que han realizado Barberán y Collar con su maravilloso vuelo, dirigiendo a estas dos figuras que hoy representan a nuestra Patria ante los ojos del mundo esta sola palabra: GRACIAS.



El avión español *Cuatro Vientos*, que tripulado por el teniente D. Joaquín Collar y el capitán D. Mariano Barberán, de nuestra Aviación militar, ha efectuado el vuelo España-Cuba, recorriendo 7.600 kilómetros —de ellos, 6.325 sobre el Atlántico— en cuarenta horas de vuelo.



Patrulla de la 2.^a Escuadrilla de "Chatos". Los Pingüinos.
"La Aparecida" enero 1939.



Silueta de un "Chato" al amanecer,
con la camioneta de puesta en marcha.



LOCAL SOCIAL DE A.D.A.R EN BARCELONA