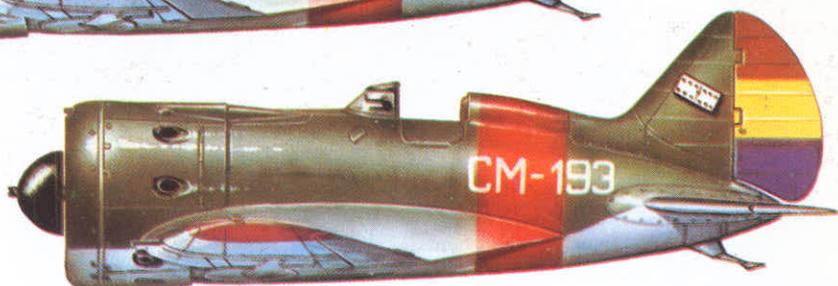
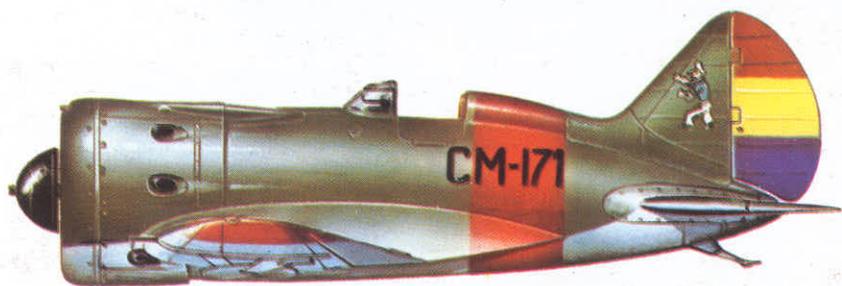
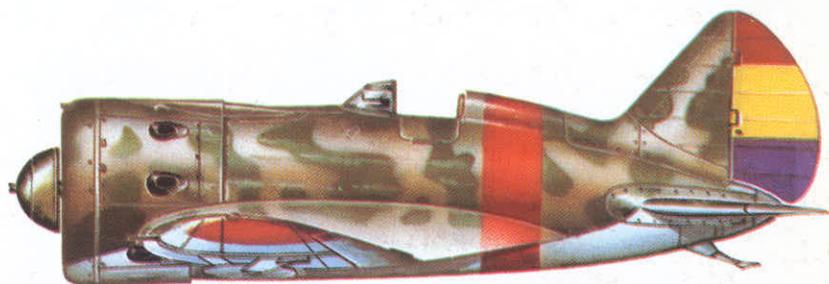


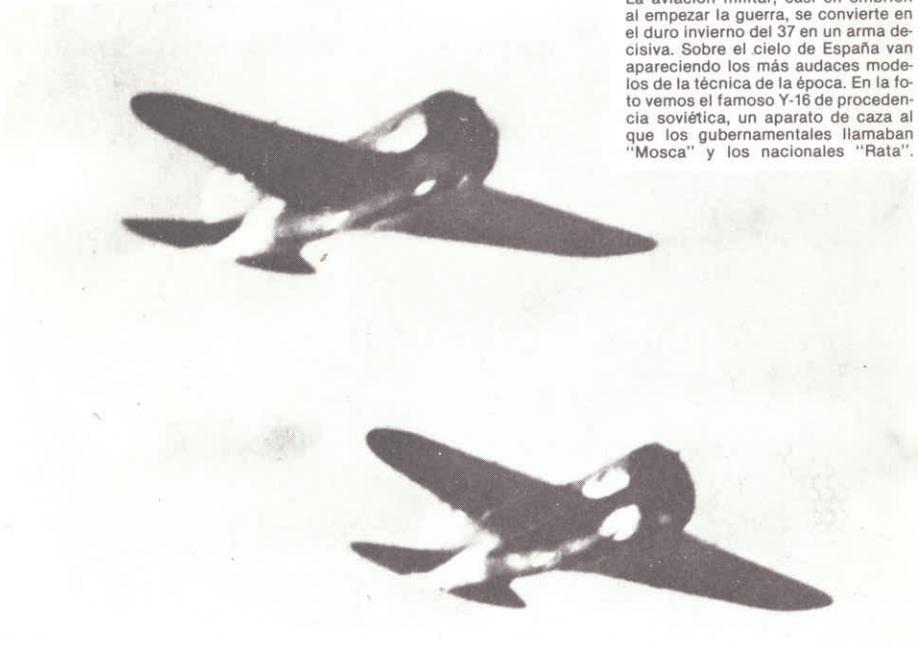
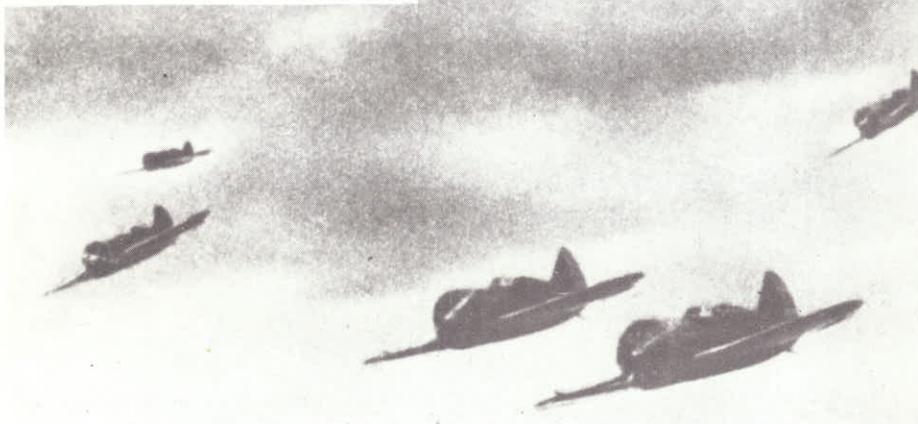
# ALAS GLORIOSAS



**BOLETIN INFORMATIVO 15-16**

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

En la foto vemos la escuadrilla gubernamental de caza del capitán Tarazona ametrallando la carretera entre Gandesa y Venta de Composines. Según Lister fue en el Ebro donde los mandos de la **Legión Cóndor** ensayaron el bombardeo en picado favorecidos por la escasez de la aviación republicana y la abundancia de la propia que, como en otras operaciones, tuvo un papel decisivo.



La aviación militar, casi en embrión al empezar la guerra, se convierte en el duro invierno del 37 en un arma decisiva. Sobre el cielo de España van apareciendo los más audaces modelos de la técnica de la época. En la foto vemos el famoso Y-16 de procedencia soviética, un aparato de caza al que los gubernamentales llamaban "Mosca" y los nacionales "Rata".

"EL MOSCA", orgullo de nuestra gloriosa aviación, en que nuestros comandantes dieron tan buenos frutos, como "Claudín" y "Zarauza", ya desaparecidos.

# 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

---

Núm. 15 y 16

MAYO - JUNIO - JULIO - AGOSTO 1981

---

### Consejo de Dirección y Redacción:

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

### Agradecemos las colaboraciones de:

Ricardo Domingo y Bochaca  
M. Borge  
Luis Negra Escuder  
Vicente Moliner  
Rodolfo Robles César  
Aroca, observador

Francisco Lucía T.  
José Ferrer, Armero  
Vivó  
Isidoro Giménez García  
J. Gil Guerola  
Juan Bautista Badía

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

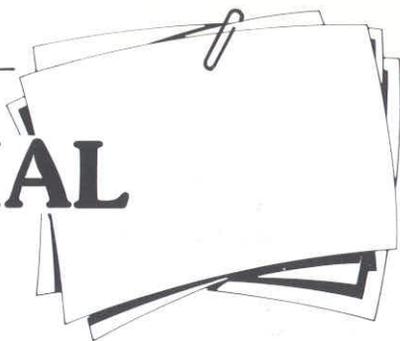
---

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

# *sumario*

	Página
Editorial . . . . .	3
Necrológicas y solicitud información . . . . .	4
43.º Aniversario de la Batalla del Ebro . . . . .	5
La Comisión Jurídica, informa. . . . .	6
Biblioteca . . . . .	7-9
Acción Social . . . . .	10-11
Reivindicaciones . . . . .	12
Cómo surgió una canción . . . . .	13-14
Pareceres . . . . .	15
Deporte . . . . .	16
Hasta cuando . . . . .	17-18
La piel de toro, todavía fraccionada . . . . .	19
Recuerdos históricos . . . . .	20-21
Breve historia de una vida . . . . .	22
Poesías . . . . .	23-25
Pensamientos . . . . .	26-27
Anatomía de un entrañable viaje . . . . .	28-31
Mi "Mosca" . . . . .	32
"Mosca" Polikarpov I-16 . . . . .	33-36

# EDITORIAL



Constantemente, los medios de comunicación social, nos bombardean con noticias, de más o menos gravedad, de mayor o menor importancia, que por machaconas y monótonas, casi no se les da importancia. Nosotros, con este número especial de verano, que sale a la luz, intentamos que todos vosotros sigáis informados de tal como están nuestros asuntos y reivindicaciones.

Haremos un compás de espera en estos meses de verano, con la confianza de que se clarifique el horizonte en cuanto a consecución de derechos e igualar condiciones, entre los que ganaron y perdieron la guerra, ya que lo paradójico e inverosímil, es que en otros países europeos de los que salieron voluntarios para nutrir las Brigadas Internacionales y luchar en defensa de la Democracia y de la República, por este solo motivo, perciben pensiones y se les ha prodigado honores por haber ayudado al Pueblo Español.

Existen fundadas esperanzas para que en el próximo mes de septiembre se presente en las Cortes Españolas un proyecto de Ley que nos permita una equiparación, al igual como ya está autorizado con el Real Decreto Ley 6/78 que ampara parcialmente a los militares anteriores al 17 de julio de 1936.

Esperemos, pues, acontecimientos positivos y que finalmente en una política general de reconciliación, permita que todas las diferencias originadas con motivo de la parcialidad de la Dictadura, sean solucionadas y liquidadas de una vez y para siempre.

## VICENTE CASTILLO MONZÓ

*Lamentamos informar de la triste noticia del fallecimiento en Barcelona de este entrañable compañero y amigo de todos. Tanto en su vida particular, como durante su brillante carrera militar, siempre destacó por su trato amable, humano y servicial.*

*Manifestamos a su esposa, hija y demás allegados, nuestro más sentido pésame y la gran familia de aviación quedamos constrictos por esta pérdida de un ser, que se hizo querer por su sencillez y naturalidad inherentes a un Caballero del Aire.*



Rogad a Dios en caridad  
por el alma de

D. VICENTE CASTILLO MONZÓ

quien falleció cristianamente  
en Barcelona

el día 16 de junio de 1981  
a la edad de 65 años

E. P. D.

Sus afligidos: esposa, hija, hijo político,  
niegos, hermanos, hermanos políticos,  
sobrinos, primos y demás familia  
les ruegan una oración por su alma.

*Informamos también, la triste noticia del fallecimiento en el mes de julio, de nuestro amigo y compañero:*

*FAUSTO PÉREZ DE LAZÁRRAGA, de Guipúzcoa*

*Para el, nuestro emocionado recuerdo y para sus familiares, nuestro más sentido pésame.*

\*\*\*\*\*

*A MI CAMARADA TIJERAS, SARGENTO PILOTO, ABATIDO EN EL EBRO,  
Y A TODOS LOS QUE CAYERON*

*Desapareciste en los primeros días de la Batalla, en el Ebro. Tenías 19 años. Partiste con tu "Mosca" rápido, lleno de entusiasmo, lleno de esperanzas. Ibas a la lucha, sin odios, puedo decir deportivamente. Era este el verdadero espíritu de las escuadrillas.*

*Desapareciste. Fuiste derribado en lucha desigual. Tu aparato y tu cuerpo formaron al tocar el suelo, un montón informe; y tu joven cuerpo destrozado, se mezcló con este montón impreciso de aparatos de a bordo de metal y de motor destruidos. Nada se encontró de ti que tuviera nombre de "cuerpo". Mas vale así. De este modo podremos guardar intacto este recuerdo tan claro y tan optimista de un joven que partió hacia el cielo, en busca de la gloria.*

*Todo se perdió. Se perdió la guerra, te perdimos a ti y a tu "Mosca", pero tú ganaste esta gloria para siempre, esta gloria eterna que es aureola de todos lo que cayeron.*

*Por ARTURO J. ESCORIGUEL*

El compañero:

**GIOVANNI BRUNO PASSERI**

que combatió en el frente de Madrid con las Brigadas Internacionales,  
solicita información de la

**Sra. PILAR SÁNCHEZ VIDAL**

hija de Gregorio y Julia

que vivió en el Barrio de Vallecas de 1936 a 1939 y que se conocieron durante breves días y de la que guarda un entrañable recuerdo.

Cualquier información se ruega dirigirla a:  
**ADAR, Apartado 2995 - BARCELONA**

## 43.º ANIVERSARIO DE LA BATALLA DEL EBRO

Como cada año y este quizá con más esplendor, vamos a conmemorar este acontecimiento con el siguiente:

### PROGRAMA

#### 4 DE SEPTIEMBRE: LLEGADA A BARCELONA DE LOS PARTICIPANTES

A las 6 tarde Recepción en A.D.A.R.

#### 5 DE SEPTIEMBRE:

A las 10 En ADAR para iniciar las visitas y recepción en los estamentos oficiales de Catalunya.

A las 2 Comida presidida por las Autoridades.

A las 5 Fiesta con la participación de conocidos artistas.

#### 6 DE SEPTIEMBRE:

A las 7 Partida con autocares hacia Gandesa.

A las 12 Acto solemne de ofrenda de flores, a quienes dejaron su vida en defensa de sus ideales.

A la 1 Recepción en las Casas Consistoriales y participación a los actos organizados por las autoridades de Gandesa, con motivo de su "Fiesta Mayor".

A las 3 Comida de confraternidad entre los participantes.

A las 6 Regreso a Barcelona y fin de los actos.

#### NOTA:

Para el desplazamiento a Gandesa, saldrán autocares el mismo día 6, a las 7 de la mañana, desde nuestro local social, de Barcelona.

**Precio: 700 pesetas ida y vuelta.**

Rogamos la retirada de ticket de la comida y autocar para el desplazamiento a dicha población

Para más detalles dirigirse a ADAR. Sr. Rovira.



Gandesa, capital de la Terra Alta

# la Comisión Jurídica informa:



En el B. O. del Ministerio de Defensa, D. O. del Ejército del Aire, viene publicando O. M., por aplicación del Real Decreto Ley 6/78, que regula la situación de los militares que tomaron parte en la guerra civil española y su pase a la situación de "Retirado", con señalamiento de haber pasivo por el Consejo Supremo de Justicia Militar. Los nombres que se van publicando son los siguientes: (ver boletín n.º 13)

B. O. N.º 51 - 28 de abril 1981

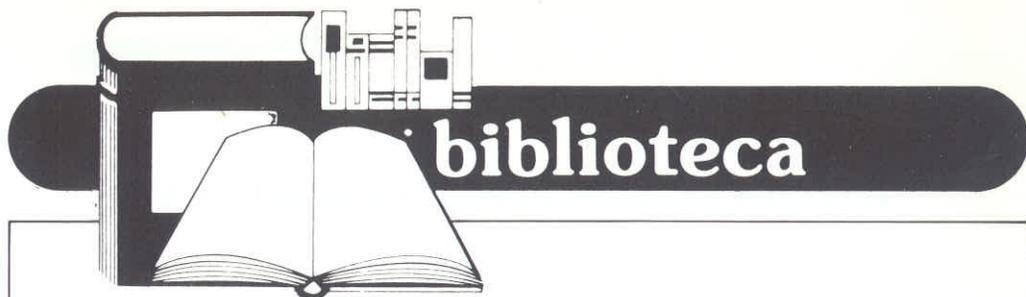
Cabo	ANDRÉS LINAJE OCA
Soldado	LUIS ANTONIO BASCUAS BATALLA
Cabo	FÉLIX LUENGO GARCÍA
Cabo	JOSÉ GARCÍA MORENO
Brigada	PEDRO CALATAYUD ANTÓN
Cabo	JOSÉ GONZÁLEZ FEO
Cabo	LUCIO HERRERA HERRERA
Cabo	DEMETRIO SORAT DE FALGAS
Cabo	JOSÉ SÁNCHEZ DELGADO

B. O. N.º 67 - 4 de junio 1981

Cabo	WENCESLAO PANTOJA MAESTRE
Ex-Cabo	NICOLÁS DANIEL CORRAL ESCUDERO
Soldado	ANTONIO PÉREZ DE PAZ
Sargento	RAMÓN DÍEZ FLORES
Cabo	LUIS CÁCERES FUMANAL
Cabo	JENARO DEL CASTILLO DEL RIO
Ex-Alférez	JOSÉ MUÑIZ PÉREZ
Soldado	JULIÁN APARICIO ALONSO
Cabo	JESÚS SÁNCHEZ SÁNCHEZ
Soldado	JUAN FERNÁNDEZ PÉREZ

B. O. N.º 68 - 6 de junio 1981

Soldado	JUSTO CÉSAR SOL ARIAS
Alférez	VALENTIN SANTIAGO FUENTES GÓMEZ
Brigada	FRANCISCO TARAZAGA MOYA
Cabo	PRUDENCIO MORENO GÓMEZ
Soldado	JESÚS SAN LLORENTE GIRÓN
Cabo	MARIANO ALANIS ROMERO
Soldado	RAFAEL PECHÉ RODRÍGUEZ
Soldado	JOSÉ OCAÑA ROLDÁN
Brigada	MIGUEL PONCE AGUILAR
Cabo	LAUREANO NEGRETE ESCORZA
Cabo	SECUNDINO GONZÁLEZ ÁLVAREZ
Sargento	FERNANDO ROMERO TEJERO
Cabo	EMILIO CLEMENTE ÁVILA



## **“ENCICLOPEDIA DE AVIACIÓN Y ASTRONÁUTICA”**

Ediciones GARRIGA, S. A.  
París, 143  
BARCELONA

Nuestra biblioteca se ha visto enriquecida por el generoso donativo de la Editorial Garriga, S. A., de los 8 tomos de esta importante enciclopedia, de la que no existe otra similar en el mercado mundial.

Tanto la Dirección Técnica como los colaboradores de esta obra, colaboradores de primera línea, sean nacionales o, internacionales, hacen que sea una publicación de gran prestigio y de consulta altamente calificada.

Nos honra informar que en el capítulo de biografías, aparte que recoge al personal volante que más se ha destacado desde el inicio de la aviación, recopila también, personalidades de uno y otro bando, que actuaron durante la Guerra Civil 1936-39, con biografías muy dignas que se ajustan a la realidad.

Felicítamos, pues, a esta Editorial y agradecemos el donativo ofrecido a nuestra biblioteca, así como también la posibilidad de ser adquirida con descuento a los asociados de ADAR que la pidan a través de esta Asociación de Aviadores de la República.



Título: **ITALIANI NELL'AVIAZIONE REPUBLICANA SPAGNOLA**

Autor: Angelo Emiliani

A través del mismo autor, que estuvo recientemente en Barcelona y Valencia, hemos recibido este interesante libro relativo a la participación de voluntarios italianos en la guerra civil. Aparte de la narrativa que relata unos hechos de guerra, comenta también, las circunstancias especiales de la actuación del personal volante italiano, con breves biografías de sus actantes que nos da un perfil histórico de la importancia internacional de nuestra contienda y del interés del tema que actualmente todavía reviste.

## LOS CIEN ÚLTIMOS DÍAS DE LA REPÚBLICA

Autor: José Manuel Martínez Bande  
Editor: Luis de Caralt

"Siempre hubo vencedores y vencidos, agraviados y ofensores. Al fin todos se mueren y a nadie le importa, o mejor, nadie representa sus tristezas y sus alegrías... (MANUEL AZAÑA, La velada de Benicarló").

Escribir historia siempre es difícil y más cuando nos ha tocado en suerte ser protagonista de acontecimientos. Martínez Bande, gran especialista en temas sobre la guerra civil española, por su situación de privilegio, ha manejado documentos hasta ahora inéditos y entre ellos los referentes a las "conversaciones en Gamonal", donde se fraguó la entrega de la aviación republicana...

A partir del 12 de marzo de 1939, ya una vez sofocada una guerra civil, dentro de la guerra civil, celebra el llamado Consejo de Defensa una larga reunión, donde se fijan unos puntos para negociar con Burgos el final de la guerra...

El 15 del mismo mes, aparecen unos nombramientos y se crea el Consejo Nacional. El 17 queda suprimida la estrella de cinco puntas. El 22 se disolvía el SIM, o servicio de información militar...

Mientras tanto, la mañana del 23 de marzo de 1939, despegan un DOUGLAS de Barajas y a media mañana aterriza en Gamonal, aeródromo situado cerca de un pueblecito del mismo nombre en la provincia de Burgos. Después de una larga conversación entre los representantes de la Junta de Defensa de Madrid y el Gobierno de Burgos, una de las condiciones impuestas es que el 25 de marzo, se entregue la aviación republicana, llevando los aviones el armamento y el equipo completo, pero sin munición. Las conversaciones se mantuvieron en términos de la mayor corrección, únicamente la tensión se hizo notar, cuando se dijo que la presencia de profesionales en el Ejército de la República, había dado consistencia a éste y había permitido alargar la guerra...

Después de diferentes vicisitudes y alternativas se organizó la segunda entrevista en Gamonal, que ocurrió el 25 de marzo y que recoge el libro que comentamos en acta íntegra de lo hablado.

Como comentario marginal al relato de Martínez Bande, casi la totalidad de lo que restaba de la aviación republicana, la mañana del 27 de marzo de 1939 y en último servicio, aterriza en Barajas, donde se hace entrega de los aparatos a las nuevas autoridades. Lo que pasó más tarde a las tripulaciones, campos de concentración, prisiones, consejos de guerra, etc., ya pertenece a otra historia, que sería interesante los protagonistas narraran, ya que el bando nacionalista, no sabemos porqué, lo ha silenciado y, el bando gubernamental, no ha contado todavía la versión imparcial para su recopilación en la Historia.

**S. F. Martí**

## LA BATALLA DE INGLATERRA

Autor: Marcel Jullian

Por mediación de un representante de AIR FRANCE, hemos recibido el donativo de este libro que narra el sacrificio de la juventud inglesa, que luchó heroicamente, en particular de julio a septiembre 1940, que con inferioridad de condiciones frenó a la aviación alemana y confió a la suerte de las armas el destino del mundo.

A lo largo de las páginas del libro se perfilan figuras excepcionales: la del mariscal del aire, Sir Hugh Dowding, y la del mariscal del Reich, Hermann Goering, así como la de los pilotos británicos Alan Deere, Deacon Elliot, Malan, Bader, Townsend... Aquellos pilotos de caza de los que Churchill en su día dijo: "Nunca en la historia de los conflictos humanos, tan pocos hicieron tanto para tantos".



## MÁS LIBROS PARA NUESTRA BIBLIOTECA

Agradecemos sinceramente a Editorial Portic, la donación de 20 libros que pasan a enriquecer las vitrinas de nuestra Biblioteca.



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

# Acción Social

Con motivo de los festejos del "Día de las Fuerzas Armadas", se celebró en Reus un festival Aeronáutico que consistió en una exposición estática del material más moderno del Ejército del Aire.

Demostraciones de paracaidistas y una exhibición en el aire de varios tipos de aviones, de los que hemos de destacar las impresionantes pasadas de los "Mirage" y los "Phanton".

En conjunto, una magnífica demostración de preparación física y tecnológica del personal del aire, y del material volante con que cuenta España.

Agradecemos en especial las atenciones que recibimos del Jefe y Oficiales de la Base, los cuales nos invitaron a presenciar el festival desde una tribuna de invitados .

\*\*\*\*\*

El día 20 de junio, en Castelldefels, se celebró un acto de confraternidad y homenaje a las Instituciones Democráticas por parte de la Asociación de Militares de la República con la colaboración de ADAR.

El banquete fue presidido por el Presidente del Parlamento de Catalunya, Honorable Sr. Heribert Barrera, el diputado Ernest Lluch y Jaime Mata, representando al Tte. General Ibarra, jefe del sector Aéreo, nos acompañó el Coronel de Aviación, De La Cal, del cual sólo podemos decir que estuvo entre nosotros como un compañero más, los que hemos tratado al Tte. General y al Coronel podemos afirmar que son dos auténticos Caballeros del Aire.

\*\*\*\*\*

## CENA-COLOQUIO

El día 3 de julio, fuimos invitados los "Aviadores de la República" a una cena-coloquio organizada por "Esquerra Republicana de Catalunya" la cual fue presidida por su secretario general y Presidente del Parlamento de Catalunya el Honorable Heribert Barrera.

De ADAR asistimos unos 25 compañeros y esposas; la cena fue muy concurrida, de un público inteligente y deseoso de saber de la Aviación de la República. Todos los asistentes: mujeres y hombres, mayores y jóvenes, rivalizaban en preguntas. En el coloquio encauzado por nuestro presidente Jaime Mata, intervinieron nuestros compañeros Enrique Pereira, Rodolfo Robles, Gerardo Gil, José Gil y José Jové, según fueron los temas de las preguntas y no dejando ninguna por contestar.

Terminó el acto muy pasada la media noche con un Parlamento del Honorable Heribert Barrera, y según manifestaciones de los mismos comensales les supo a poco por lo interesante del coloquio.

Esta cena quedará en el recuerdo de los que asistimos, tanto por las atenciones recibidas como por ser el más hermoso homenaje que se ha tributado hasta la fecha a la "Gloriosa" y a A.D.A.R.

**ANTONIO VILELLA**  
Delegado de Acción Social



## FUENCARRAL (Madrid)

El Excmo. Ayuntamiento de Madrid organizó los días 26, 27 y 28 de junio una serie de actos de los cuales el más importante era descubrir una gran placa en honor a los muertos de las Brigadas Internacionales en la Guerra Civil Española.

Los actos empezaron en la mañana del día 27, con una espléndida recepción en la Casa de la Villa, ofrecida por el alcalde, Excmo. Sr. Enrique Tierno Galván que dirigió unas palabras de salutación y homenaje a aquellos voluntarios que vinieron a luchar a nuestro lado en defensa de la Libertad y la Democracia. En aquella lucha las Brigadas Internacionales, perdieron la vida la mitad de sus componentes y fueron heridos el 80 por ciento de los supervivientes. En autocares cedidos por el Ayuntamiento se trasladó a los invitados de 15 naciones al cementerio de Fuencarral, donde unas mil personas soportando estoicamente abundante lluvia, escucharon en un ambiente de gran emoción los discursos que pronunciaron el Excmo. Alcalde D. Enrique Tierno Galván, el brigadista ministro de Polonia, Excmo. Sr. Eugeniusz Szyr y otras personalidades honrando la memoria de los Brigadistas que murieron en España. Tras el acto, se celebró una banquete, que fue tan fraterno como emotivo por las palabras que pronunciaron, concejales, senadores Jaime Mata, Medina y delegados de los Brigadistas, cerrando el acto la delegada de Acción Social del Distrito de Fuencarral, Dña. Cristina Almeida, a esta comida fueron invitados un nutrido grupo de la Delegación de Madrid, presidida por su Junta Delegada, con el Presidente de Honor de ADAR, D. Alfredo Tourne y nuestro querido Jefe de la 11 Escuadra, D. Isidoro Giménez.

La Junta Directiva estuvo representada por el Presidente Jaime Mata y Antonio Vilella, el presidente de la Junta Delegada de Valencia, Vicente Gandia y la Junta Delegada de Madrid con Isidoro Giménez y otros compañeros.

La Asociación de Aviadores de la República hace patente su más profundo agradecimiento al Excmo. Ayuntamiento de Madrid por haberla invitado a participar en un “Bello Gesto” histórico que tanto honra a aquella Corporación.

*Antonio Vilella*  
*Delegado de Acción Social*

## *Nota Informativa*

*Al reanudarse la actividad parlamentaria, el día 3 de septiembre próximo, será presentado al Senado el proyecto de Ley que más abajo transcribimos.*

*Parece ser que este redactado tiene el V.º B.º del Ejército, exigiendo, según creemos, que el mismo beneficie a los combatientes de ambos lados (alféreces provisionales). Confiamos que, aunque tarde, se nos hará la justicia a que somos acreedores.*

**JAIME MATA**  
*Presidente*

## ARTICULADO

Artículo 1.º.— Se reconoce los Empleos y recompensas del personal combatiente, que durante la Guerra Civil, fueron promovidos a Empleos militares, al amparo de la normativa vigente en la zona republicana, y prestando sus servicios en las Fuerzas Armadas de dicha zona hasta el 31 de marzo de 1939, exceptuándose a efectos de aplicación de la presente Ley a los comprendidos en el Real Decreto-Ley 6/1978 de 6 de marzo y Ley 10/1980, de 14 de marzo.

Artículo 2.º— El personal a que se refiere la presente Ley, tendrá la consideración legal de retirado extraordinario y se atenderá a los deberes que legalmente le afecten.

Artículo 3.º— A efectos económicos, se reconocerá a los amparados por la presente Ley, la antigüedad a que tuvieren derecho, computándose como años de servicio, los transcurridos hasta la edad de retiro reglamentario, como así, los derechos sociales correspondientes a su condición de retirado.

Artículo 4.º— Se declaran nulas, las sentencias, y sanciones administrativas dictadas como consecuencia de la actuación militar del personal comprendido en la presente Ley, quedando rehabilitado a todos los efectos.

Artículo 5.º— Los beneficios de esta Ley serán concedidos a petición de los interesados. Tal petición será resuelta dentro del plazo de seis meses, contados a partir de la fecha de la presentación de la solicitud, siendo incompatible la pensión que pueda corresponderle con cualquier otra del Estado, Provincia, Municipio, o Comunidades autónomas, pudiendo el beneficiario optar libremente por la que prefiera.

Artículo 6.º— Los efectos económicos de la presente Ley, se producirán a partir de los Presupuestos Generales del Estado de 1982.

Artículo 7.º— Por el Ministerio de Defensa se dictarán las normas precisas para el cumplimiento de la presente Ley, que entrará en vigor el mismo día de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Artículo 8.º— Quedan derogadas las disposiciones que se opongan a lo prevenido por esta Ley.



Cuando se incorporaban a las escuadrillas personal volante novato que en su gran mayoría conocerían el frente por primera vez, obviamente tenían que ocurrir casos propios de la novatada o inexperiencia.

Estando la escuadrilla 50 independiente de Natachas en Castejón del Puente (Aragón), llegaron unos de esos bisoños: el piloto Esteban Griñán y el ametrallador-bombardero Castor Antón, quienes ocuparon el último puesto, o sea el punto izquierdo de la tercera patrulla.

Vino el servicio. Objetivo: Pina. Como de costumbre se reúnen las tripulaciones. Los observadores dan el rumbo, la altura de vuelo, el ángulo de tiro, el rumbo de regreso, etc... Los bombarderos toman nota, especialmente Castor Antón que tenía deseos de lucirse en este primer servicio. En cuanto a Esteban Griñán pensaba que limitándose a seguir a los demás todo saldría bien, pero además confiaba en su buena suerte y en la pericia y anotaciones de su compañero Antón, pues parecían confiarse mutuamente.

Despega primero el jefe de escuadrilla y le van siguiendo uno a uno todos los demás hasta llegar al último que es Griñán-Antón, ambos bastante emocionados pero firmemente decididos a hacer bien las cosas porque es su primer servicio de guerra, de la de verdad. Griñán antes de despegar ha puesto "nodriza" porque sabe que esta es la posición correcta para el despegue solamente. Después pasará a "depósito". No hay que olvidarse de este pequeño pero importante y esencial detalle, pues la "nodriza" tiene poca capacidad y pronto se seca. El Natacha de Griñán-Antón va cogiendo altura, pero están preocupados porque debido a que como han despegado los últimos se han quedado rezagados y tienen que meter más motor para alcanzar su posición. Su jefe de patrulla les hace señas con la mano para que se peguen más y se pongan a la altura de su punto derecho. Griñán quiere demostrar que sabe volar en formación, pero como el objetivo está cerca, ya casi es a medio camino cuando lo consigue; pero se siente satisfecho de la maniobra porque se ha pegado bien y puede saludar con la mano a sus compañeros. Mientras tanto Antón está también contento moviendo de un lado para otro la torreta ametralladora, pensando como haría si sorpresivamente aparecieran los Fiats. A él seguro que no lo iban a coger desprevenido porque está muy atento oteando por todas partes y hasta tiene ganas de empezar a disparar. Tanto ha sido el entusiasmo de la tripulación Griñán-Antón que ninguno se ha acordado de la bendita "nodriza" y así continúa el vuelo hasta llegar a Pina. Se bombardea a la primera pasada. Griñán ha seguido bien pegadito a su jefe de patrulla y han hecho un paso a la vertical impecable. Antón con la mano puesta en el disparador del lanza-bombas ha esperado impaciente la señal de su observador y ha disparado tan rápidamente que todas las bombas se han confundido en su caída precisa sobre el objetivo. Misión cumplida. No hay caza enemiga ni antiaérea. Ir así al frente es estupendo, cualquiera se siente héroe. La



euforia invade a todos, pues parece que regresaremos todos sanos y salvos a casa. Pero no hay que cantar victoria tan pronto, pues aún queda la "nodriza" de Griñán que ha pasado al olvido. Al parecer todavía tiene gasolina ¿hasta cuando? Creo que Griñán y Antón iban cantando "Vuela pajarito vagabundo..." contentos y felices porque su primera experiencia en el frente había sido como un juego, cuando el motor ratea y la hélice se cruza. El motor se ha parado, ¿por qué? se pregunta Griñán. Instintivamente se acuerda de lo aprendido en la escuela de pilotos y pica sólo un poco para no perder mucha altura y la hélice hace como que quiere girar pero no lo hace. La altura va disminuyendo y con el afán de encontrar un sitio donde aterrizar de emergencia, sigue sin acordarse de la "nodriza", hasta que la altura es tan poca que tiene que tirarse de frente donde sea y como sea, resultando que en ese frente hay un frondoso y centenario olivo con el cual el Natacha queda abrazado. A todo esto, Antón al ver que caían, empezó a prepararse pensando en cómo salir lo más rápidamente posible de la cabina, pues los Natachas tenían fama de incendiarse como teas. Así es que se quitó el paracaídas de pecho y lo dejó en el piso, puso la mano en la hebilla de su cinturón de seguridad, listo para desatarse enseguida y saltar raudo fuera del aparato, lo cual consiguió dando un gran "saltón" según su propia expresión. Griñán también pudo salir ileso y ambos se alejaron corriendo del avión temiendo que se incendiara y explotara, pero aún sin comprender ninguno de los dos el porqué les había ocurrido tamaño fracaso. ¡Adiós la gloria! Ni remotamente pensaron en la "nodriza" hasta que se lo dijeron. Naturalmente pasaron un bochorno, pero después pensaron filosóficamente de que así se aprendía y se adquiría experiencia, aunque la opinión de su jefe no fue tan filosófica y la bronca se la expresó con palabras más prosaicas innecesarias de repetir. No obstante, Griñán y Antón adquirieron celebridad por la lata que les dio el personal de la escuadrilla que les compuso la siguiente canción:

Griñán, Griñán  
no seas gañán  
y abre el gas  
porque la nodriza  
ya no tiene más.

Antón, Antón  
no seas bobón  
y da el "saltón"  
porque el aparato  
se da el morrón.

Ricardo Domingo y Bochaca  
Capitán de Aviación

¡COMPAÑERO!  
colabora con tu donativo para el BOLETÍN.

# PARECERES

En nuestro Boletín "Alas Gloriosas" n.º 10-11, refería yo una anécdota de uno de nuestros Jefes, de los Jefes de la época de la guerra. Hago esta diferencia de épocas debido a que si no hubiera existido la guerra, el Jefe, al cual me refería no hubiera llegado al mando, hubiera permanecido hasta su retiro como subalterno. Si hago estas aclaraciones es para informar a los "jóvenes" o sea a los que ingresaron durante la guerra, pues los "antiguos" conocen todos estos detalles, estas lagunas que existían en la organización de nuestra Aviación antes del 36.

Antes del 36, el personal de Aviación Militar lo componían tres grupos, uno formado por los Oficiales y Jefes que procedían de las distintas Armas y Cuerpos y que venían a Aviación a realizar los cursos de pilotos u observadores y que después ejercían todos los mandos de las diferentes unidades. El segundo grupo lo componían el personal de clases y suboficiales también procedentes de las distintas armas y cuerpos y más tarde de los ingresados en la propia Aviación y que realizaban los cursos de piloto, de ametrallador-bombardero, de mecánico, de radio, de armero, etc. Y el tercer grupo lo componían los llamados "de tropa", es decir, los que no tenían ninguna especialidad y que estaba formado por los soldados del contingente y voluntarios con sus correspondientes cuadros de clases y suboficiales y que algunos llegaban a oficiales sin que pasaran de Tenientes, (a estos se les llamaba despectivamente, Oficiales de "la escala del bote" o "patateros").

Como he dicho antes, los mandos los ejercían exclusivamente los del primer grupo, sin que influyera para nada la competencia en la especialidad y no era extraño ver que en una determinada unidad, el piloto más hábil o competente era un Sargento o un Suboficial, pero en la formación de la Escuadrilla era sólo "un punto", no podía mandar ni una patrulla ya que siempre había Oficiales que aunque menos competentes eran superiores en estrellas. Esa era la gran debilidad de nuestra organización y fue preciso la guerra para reparar esta anomalía. Yo no quiero decir, ni mucho menos, que en nuestra Aviación no tuviéramos Jefes competentes, entre otros muchos citaré tres, que todos conocemos, Herrera, Hidalgo de Cisneros, Spencer, etc., pero al lado de ellos teníamos otros hasta entonces desconocidos como tales, citaré tres de entre ellos, Isidoro Giménez, Leocadio Mendiola y Andrés Lacalle que se han rebelado como jefes competentes y que de no haber habido la guerra hubieran seguido siendo "puntos". No solamente estos antiguos subalternos han demostrado sus dotes de mando, sino que algunos otros de los jóvenes ingresados en la guerra lo demostraron también, como por ejemplo, Zambudio, Mata y otros. Esto fue posible, porque al carecer de mandos de Oficiales se dio al personal subalterno la oportunidad de ejercerlos y no era extraño que un piloto que antes del 36 era Cabo o Sargento se viera mandando un Grupo de Escuadrillas.

Para completar esto que afirmo, citaré dos casos como ejemplo.

Antes de la guerra, la Escuela de Mecánicos de Cuatro Vientos estaba mandada por un Comandante o Teniente Coronel, secundado por varios Oficiales, después del 36, se eligió como Jefe de la Escuela a uno que en el 36 era Sargento Mecánico, nuestro amigo Rogelio Lorenzo, rodeado de otros mecánicos y os aseguro que estaba mejor dirigida que anteriormente. El otro caso bien patente es el siguiente: en mis 15 años de permanencia en Aviación he tenido la oportunidad de conocer varios aeródromos y he estado destinado en varias unidades, pero nunca he conocido una que estuviera tan bien dirigida como lo estaba la Escuela de Vuelos del Carmolí, de la cual nuestro amigo Isidoro Giménez era el Jefe, aquello era un ejemplo de orden, de organización y de disciplina, donde desde el primer Oficial hasta el último Soldado se sentían orgullosos de pertenecer a dicha unidad, donde las órdenes se cumplían "a rajatabla" sin recurrir a los cortes de pelo al cero o a los días de multa como en los tiempos de los Buruaga o los Gallarza.

**M. Borge**

# DEPORTE



El practicar deporte es sano y bello. Gimnasia y salud casi siempre han ido parejos. No importa la edad, si buscas y tienes interés en la práctica deportiva, siempre hallarás la actividad indicada para tu época, tu cuerpo, o estado de salud físico.

En nuestra juventud fue más difícil la verdadera práctica deportiva, ya que en los años 20 el deporte en España quedaba un tanto atrasado, siéndolo todavía hoy en relación a la evolución con el resto de Europa. No ha habido nunca aquí suficientes campos de deportes, ni pistas, ni piscinas, ni cantidad de sociedades valientes que se dedicaran a fomentarlo.

La práctica deportiva más popular ejercida por los españoles ha sido de siempre el fútbol, porque también ha resultado ser la más barata para las masas económicamente débiles, así casi todos hemos jugado al fútbol alguna vez.

Nuestra II República, facilitó y dio oportunidad a la juventud proletaria de los años 30 a encontrar nuevos horizontes deportivos, así se organizó la Olimpiada Popular de Barcelona, que el alzamiento fascista cortó en julio del 36. También posibilitó a los mozos el ingreso en Aviación Republicana para la práctica activa del deporte aéreo. Se obró el milagro de convertirnos en «Ícaros» —si bien es verdad intervino la necesidad de guerra—. Después contra nuestros deseos y por imposición de un decreto de Franco, se derritieron en la cárcel o el exilio nuestras alas y muy pocos han vuelto a volar con nuevas alas.

No obstante, creo que hay que tener ambición independientemente de nuestra suerte, debemos hacer nuevo ejercicio y vestirnos nuevamente con el «chandal» deportivo. Afortunadamente creo que la gente es cada vez más consciente, dándose cuenta del beneficio que reporta a nuestra salud el deporte. Es corriente encontrar **jóvenes** de la tercera edad haciendo piernas por las vías tranquilas y arboladas de alrededor de las poblaciones. Yo, que muchas mañanas festivas las dedico todavía al ciclismo, me alegra encontrarme con otros sesentones como yo, que practican deporte, haciendo marcha o exclusivamente andando, aspirando el aire desprovisto de contaminación que nos ofrece generoso el campo.

Estoy convencido, que la práctica de algún deporte o gimnasia adecuada a nuestro momento físico, ha de ayudarnos a prolongar nuestra salud y por lo tanto vida, dándonos oportunidad para sumar muchas más Asambleas y Comidas de Confraternidad con el fin de reunirnos y abrazarnos nuevamente durante muchos años más.

Luis Negra Escuder

## *Hasta cuando*

Años antes de la guerra ocurrió en España un hecho insólito que se publicó en toda la prensa de la época. Se trataba de un error judicial que hizo ruido por las circunstancias en que se había desarrollado. Un pastor de un pueblo de la provincia de Toledo se vio condenado a muchos años de cárcel (quizá a cadena perpetua), porque una vecina suya había desaparecido y le culparon a él de haberla asesinado y haber hecho desaparecer el cadáver. Pasaron los años, el pastor cumplía su condena, cuando habían transcurrido doce años, un buen día se presentó en el pueblo la mujer, la «asesinada», que simplemente vivía en otro lugar y no se había enterado del trastorno que había causado con su traslado ya que no sabía leer. Los que administraban la justicia, se vieron obligados naturalmente, a poner en libertad al pastor y rehabilitarle, ya que había sido condenado por «hechos falsos». No se puede comparar en toda su amplitud el caso del pastor de Toledo con el de los aviadores de la República sino es en el hecho que ambos han sido condenados por «hechos falsos», por delitos que no han cometido, con la diferencia que en el caso del pastor, fue por ignorancia y en este caso fue con conocimiento de causa. Existe también otra diferencia notable y es que mientras el pastor fue rehabilitado inmediatamente al reconocer el error, en nuestro caso persisten en no querer reconocer los hechos reales. Cualquiera que examine con un átomo de imparcialidad lo ocurrido en España en 1936 convendrá con nosotros que los calificativos de «rebelión» o «ayuda a la rebelión» con que nos calificaron, eran falsos y archifalsos, toda vez que la rebelión no fue el hecho de los «acusados», sino el de los acusadores, ya que nosotros no nos salimos de la legalidad inscrita en nuestras leyes y de acuerdo con el derecho internacional, sólo la fuerza pudo permitir este cambio de juicio, que dura ya más de cuarenta años ¿cuándo llegará el día en que se le pueda dar el verdadero sentido?

Desde que se aprobó la Constitución en nuestro país, éste ha pasado a formar parte de los países democráticos, ahora todos los países del mundo no nos miran ya como nos miraban hasta hace poco, como la manzana podrida del cesto, España empieza a jugar su papel en la arena internacional, nuestro país por su historia, por su riqueza, por la ingeniosidad de sus habitantes y por muchísimas cosas más, puede y debe contar al lado de los países de Europa y del mundo, puesto que añadiendo a esas cualidades nos une la afinidad de una veintena de países de la América latina de antigua civilización española. Cuando estamos tratando de conquistar el derecho de jugar ese papel nos

encontramos con los nostálgicos del pasado, de esos años oscuros en que estábamos «marginados» en que España no contaba si no era para señalarla con el dedo, como mal ejemplo, esos nostálgicos que se llamaban «vencedores», se repartían el producto nacional alegremente y mantenían la utopía de las dos Españas y lo que era blanco para unos, lo era negro para los otros. Existen aún las madrigueras donde están agazapados los que desearían que se prolongase lo anterior, prueba de ello es que, por ejemplo, la ley del 6 de marzo de 1978 que otorgaba a los militares profesionales los haberes pasivos con doce o trece trienios de antigüedad se han encontrado con que los «juristas» del Consejo Supremo de Justicia Militar les han aplicado el treinta por ciento sin hacer el menor caso de los trienios obtenidos. Naturalmente, cuando algunos de estos lo han llevado al Tribunal Supremo este ha condenado la Administración otorgándoles el noventa por ciento como reza en la ley. He citado el caso más favorable, es decir, el de los profesionales, pero es mas injusto el de las otras categorías como son las viudas, los inválidos que están en neta inferioridad con respecto a los de la «otra zona» y más marcado aún es el de los compañeros que ingresaron durante la guerra que a pesar de haber realizado los cursos de capacitación legales sancionados por las leyes vigentes en esa época, no se les ha reconocido aún como combatientes (miento, se les reconoció como tales frente a los tribunales para condenarles).

No se puede continuar como he dicho otras veces, con el sistema de dos pesos y dos medidas si se quiere que España sea un país normal, con relaciones internacionales y que no vuelva a ser como en los últimos cuarenta años, un país aislado «persona no grata» en el concierto de naciones.

**M. Borge**

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

## La piel de toro, todavía fraccionada \*\*\*\*

Cuatro años han pasado casi desde aquel 15 de junio de 1977 en que el pueblo español se lanzó a las urnas con la esperanza que, con su voto para una nueva Democracia, unir nuevamente a los españoles que durante 40 años permanecieron divididos en dos Españas, a raíz de una sublevación militar que encadenó seguidamente la trágica Guerra Civil Española en 1936, para instaurar Franco terminada la contienda, una Dictadura. Y es costoso concebir que después de estos 40 años de terminada nuestra guerra civil y de vuelta ahora nuevamente la Democracia al país, los excombatientes republicanos no vean reconocidas sus justas reivindicaciones a las que no renuncian.

Es denigrante que unos defensores leales al Gobierno Español del 1936, hoy todos ellos con más de 60 años encima y pelo canoso, deban mendigar a la Democracia restablecida, reconocimiento de unos derechos, títulos y graduaciones militares, expedidas legalmente por la II República Española, cuando constan también por sus valores, inscritos en los Diarios Oficiales de los años republicanos del País.

Reivindicamos unos derechos que nos fueron arrancados y negados por una Dictadura que se asentó en España por la fuerza de las armas, sin tener ésta «la consideración y aún la honra del enemigo vencido» que mandan hoy las Reales Ordenanzas, y atropelló la Constitución formalmente establecida por el voto popular de los españoles.

También digo seguiremos divididos mientras haya de un lado «Caballeros mutilados» y del otro solamente «Mutilados de Guerra», quedando así clasificados moralmente en ciudadanos de 1.<sup>a</sup> y ciudadanos de 2.<sup>a</sup>, inadmisibles después del tiempo transcurrido desde la transición.

Tengo fe en el orden constitucional y la voluntad de los diputados y senadores **democráticos** que luchan en el Parlamento y en el Senado para salvar estas diferencias lo antes posible y a ellos agradezco su labor por saber extraer fuerzas renovadas para asegurar la justicia, pero los hay indecisos que quizás después del atentado al Parlamento el 23 de febrero último, por fuerzas del teniente coronel Tejero, sepan afrontar la peligrosidad que lleva el no definirse para una reforma urgente, necesaria a todas luces, para la estabilidad de nuestra España Democrática. Pero mientras esperamos este mejor futuro, me resulta amargo tener de repetir que en mi concepto todavía hoy aquí existen dos Españas que no han podido unirse, ni pueden a pesar de la buena voluntad demostrada por el pueblo español en las urnas, sin que se resuelvan estas diferencias que aún hoy sufrimos los excomponentes del Ejército de la II República Española.

**Luis Negra Escuder**

# RECUERDOS HISTÓRICOS

## *Como se evitó un día de luto a Barcelona*



Durante la Guerra Civil Española, en la Batalla del Ebro, los dos Ejércitos combatientes sufrieron un desgaste muy importante, especialmente en Aviación (me refiero a esta arma por ser combatiente en ella).

Nosotros, en el Ejército Republicano, no pudimos reponer nuestras pérdidas, debido a que el COMITÉ DE “NO INTERVENCIÓN” no dejó pasar de Francia unos 500 aviones rusos que había en la frontera, mientras aviones alemanes e italianos llegaban en vuelo a la Zona Franquista haciendo escala en Mallorca sin impedirlo ese comité de “NO INTERVENCIÓN”.

Una vez, bien pertrechados de armamento y aviación, el Ejército Franquista se lanzó a primeros de enero de 1939 a una ofensiva para terminar la resistencia de Cataluña.

En la primera fase de la ofensiva, las fuerzas de tierra del Ejército Republicano pusieron una gran resistencia, nosotros en el aire no podíamos darles la ayuda que necesitaban por falta de aviones, por ejemplo, sólo nos quedaba en Cataluña una Escuadrilla de bombardeo, la 4.<sup>a</sup> de “Katiuskas”.

Barcelona estaba sometida a continuas batallas aéreas entre los aviones franquistas que venían a bombardear y nuestros cazas defendiendo la ciudad.

Nuestro Estado Mayor, tuvo noticias que la Escuadra Franquista que tenían en el Mediterráneo con el “Canarias” al frente, tenía orden de efectuar un servicio de intimidación, realizando un desfile de toda la Escuadra frente al Puerto de Barcelona con un fuerte bombardeo a la ciudad para acabar con la resistencia moral de Cataluña.

Para evitar este bombardeo se montó en nuestra Escuadrilla un servicio de reconocimiento al amanecer y otro al final de la tarde, para tener siempre situada a la Escuadra Franquista.

Nuestra base estaba en Celrá a unos 12 Kms. al norte de Gerona, un aeródromo de campaña sin balizaje ni servicios para vuelos nocturnos.

Para efectuar el servicio al amanecer, despegábamos a las 6’30 h. completamente de noche y teníamos que poner al motorista con el faro encendido al final del campo para que nos sirviera de referencia, la salida al mar la efectuábamos como estaba convenido con nuestros servicios de Defensa Antiaérea por Mataró y a unas 20 millas paralelo a la costa llegábamos hasta el Puerto de Castellón, desde allí al Puerto de Mallorca y la Bahía de Pollensa que eran sus bases en el Mediterráneo y en ese triángulo Cataluña, Castellón y Mallorca, fotografiar todos los buques existentes.

En uno de estos servicios, a mitad de enero, en el rumbo de Castellón a Mallorca observé a mi izquierda una formación de buques, al aproximarme reconocí en cabeza de la formación al “Canarias” (no recuerdo con precisión si eran 5 ó 6 buques) rumbo a Barcelona a unas 50 millas aproximadamente, mi tripulación estaba constituida, Observador, Capitán Barricarte y Ametrallador, Sargento UZQUIANO y yo Piloto.

En el avión no llevaba bombas, solamente la máquina de fotografiar para reconocimientos aéreos, me dirigí a ellos para fotografiarlos, rompieron la formación a toda máquina, seguramente creyendo que iba a bombardearlos, me recibieron con un fuego antiaéreo muy bien dirigido, pero pude evitar que me tocaran.

Avise por radio y regresé a mi base para informar al Estado Mayor, e inmediatamente recibí orden de repostar y cargar la dotación de bombas y con tres aviones más que quedaban en la base salir a bombardear la Escuadra Franquista (Mata, con una patrulla de tres aviones, había salido a bombardear el aeródromo de Valls sin protección, que ya lo había tomado el enemigo y había instalado la base de los “Meissers”) eran todos los aviones de bombardeo que nos quedaban en Cataluña.

Nos dirigimos directamente a la zona donde los había localizado, los encontramos de nuevo en formación de combate rumbo a Barcelona y a unas 15 ó 20 millas más cerca de Barcelona que la vez anterior.

Apenas nos divisaron rompieron la formación separándose para ofrecer un blanco más difícil de conseguir para nosotros, efectuamos el bombardeo ante un fuego antiaéreo muy fuerte y muy bien dirigido.

Según noticias posteriores tocamos a uno de los buques, pero pudo regresar a su base junto a la formación, que desistió de llegar a Barcelona volviendo a su base de Mallorca.

Después de 40 años, al recordar este hecho, dentro de la tragedia que nos tocó vivir a nuestra generación, me llena de satisfacción el haber podido evitar la masacre que hubiera ocasionado un bombardeo de 5 ó 6 buques a la ciudad de Barcelona.

Hechos semejantes en la Aviación Republicana se podrían contar muchísimos con la entrega de su vida en la defensa de su Patria, aquella sana juventud que después ha sido perseguida y castigada por haber sido fieles a su Pueblo.

*Vicente Moliner*

*(Piloto de la 4.ª Escuadrilla “KATIUSKAS”)*

## NOTA INFORMATIVA

**En el reciente viaje por la URSS, el Comité de Profesores de Kirobabad y Jarcov nos ha solicitado el nombre de los alumnos de aquellas escuelas que siguen con vida.**

**Suponemos que los fines están relacionados con el presunto viaje colectivo que en nuestra estancia en Moscú hemos gestionado. Rogamos, pues, que cada uno de vosotros nos confirméis esta circunstancia para darle el trámite oportuno.**

**JAIME MATA  
PRESIDENTE**

# Breve historia de una vida

---



Esta es la tumba de Manolo Zarauza en el cementerio de Bakú (URSS).

**Manuel ZARAUZA CLAVERO.** - Aviador de la República que nació en Santoña (Santander), el 3 de noviembre de 1917, y falleció en accidente aéreo en la URSS el 12 de octubre de 1942.

Al iniciarse la Guerra Civil (1936-1939), ingresó en aviación en noviembre de 1936 y pasó al aeródromo de La Ribera (Murcia) para realizar el curso de piloto aviador. En la campaña del Norte actuó como miembro de la escuadrilla de Aguirre, logrando acreditarse como excepcional piloto de caza. Obtuvo el título de piloto tripulando el Polikarpov I-16 "Mosca" y, promovido al empleo de teniente, se le confirió el mando de la 4.ª escuadrilla.

Intervino con su Unidad en la batalla de Teruel; actuó en el frente de Levante; pasó a la Batalla del Ebro, donde en la retirada y como Jefe de un Grupo de Moscas, llegó a destacarse por su heroísmo y valentía.

Zarauza, fue uno de los más destacados pilotos de caza de la República. Sus ascensos a capitán y comandante lo fueron por méritos de guerra. En su haber contaba con varios derribos de aviones enemigos y en los combates aéreos, primero, como jefe de escuadrilla y posteriormente como jefe de grupo, siempre dio ejemplo a sus pilotos lanzándose el primero al combate, aunque como siempre, éste fuera en inferioridad numérica con respecto a los efectivos del enemigo.

Al finalizar la Guerra Civil se marchó a la URSS, donde más tarde se incorporó al ejército soviético. Murió en un accidente aéreo en Bakú, donde fue enterrado y en honor a su memoria fue erigido el monumento funerario que se reproduce en este boletín.

# DON PANCHO NO MÁS

1.<sup>a</sup>

Galopando por el rancho,  
a lo largo y a lo ancho,  
es feliz su corazón,  
porque se habla de Don Pancho,  
chaparrito puro macho,  
mexicano ricachón.

Es valiente como un gallo,  
y montando su caballo  
en rodeos campeón,  
pues se dice de su bayo  
que galopa como un rayo  
sí le canta esta canción.

*(estribillo)*

*Soy Don Pancho, honrado rancho,  
mexicano, Don Pancho no más,  
soy valiente, no soy pendenciero,  
y tequila me gusta tomar.  
Soy Don Pancho, terror de cuatrerros,  
con el colt lo he sabido probar,  
que sacando yo soy el primero,  
y soy muy certero también al tirar.  
¡Soy Don Pancho; Don Pancho no más!*

2.<sup>a</sup>

Un cuatrero mal nacido,  
pistolero muy temido,  
a Don Pancho fue a matar,  
y mi cuate divertido,  
sin mirar casi al bandido,  
lo mató antes de sacar.

Todo México bravío  
se llenó de un gran gentío  
“pa” esta cosa festejar,  
y a Don Pancho, siempre frío  
cuando sale de algún lío,  
se le oye así cantar.

*(al estribillo)*

*Rodolfo Robles César*



## NUESTRA GLORIOSA

*Raudas como las centellas  
Cortan el cielo tus alas  
Detrás van los corazones  
De aquella gran muchachada  
Que no saben de tristezas  
Pero saben dar la cara.  
Todos sujetos al ritmo  
Que les da cualquier batalla.  
Siguen tercios en su rumbo  
Donde el destino los manda.  
Prieta la mano en los mandos  
Oteando como un águila.  
La torreta es todo nervio  
Esperando en lontananza  
Que surja el caza atrevido  
Decidido a dar batalla.  
Surge en esto el recuerdo  
Que despierta en la mañana  
Recuerdos de infancia dulce,  
Recuerdos de vida grata,  
Recuerdos de novia ausente...  
¡Cariño que tanto le ata!  
Sin embargo, estos recuerdos  
Que le aterra el alma  
El tiene que rechazarlos  
Pues el objetivo llama.  
Tiene que luchar con fe  
Aunque caiga envuelto en llamas.*

**AROCA**  
Observador

# ALAS ROTAS



Os he visto extenuados en la guardia,  
Pegados hora a hora al aparato;  
Atentos a la alarma;  
Prestos al combate, cual jabatos.

Os he visto en el aire, con audacia,  
Luchando violentos;  
Abrumados por grupos superiores,  
Sin ceder un momento.

Los cielos que el pueblo os confía,  
y transmitiendo aliento  
Al infante que en tierra desafia  
Al fascismo traidor; cruento.

Disputando en fiera valentía,  
nuestro suelo irredento,  
Que riega esta tierra con su roja semilla,  
Esperanza de su bien y su sustento.

Os he visto en lucha desigual,  
Revolver vuestro "Chato",  
Y hacer presa en la jauría infernal  
De las alas de Franco.

X

Mi corazón late a vuestro ritmo  
Cuando voláis muy alto,  
y cautelosamente os colocáis,  
Evitando el asalto.

De los "Junkers" que quieren destruir,  
La ciudad de mi encanto;  
Este Madrid que sabía reír  
y hoy la sumen el llanto.

Regando por doquier sus despojos,  
De mi hogar enlutado;  
Sin que podáis matar su espíritu  
Pues os recibe juvenil, cantando.

Os he visto clavaros en picado  
Entre el "Heinkel" o el "Dornier" desalmado,  
que alevoso se quiere filtrar  
en traidora nube "camuflado".

*A la memoria de JESUS GARCÍA  
ERGUIDO, "EL DIABLO ROJO",  
antiguo compañero mío, que murió  
en combate en los primeros meses  
de lucha.*

Os he visto reñir en desventaja  
La batalla del Ebro;  
Y brecha abrir, cual filosa navaja,  
En los grupos de acero desalmados.

De "Fiats", "Messermits", y en el tablero  
Marcar una cruz más, indicadora,  
Que un enemigo más pasó al olvido,  
Y colgaréis otro glorioso listón en vuestro pecho.

Os he visto desafiar en vuestro "Mosca"  
A toda una escuadrilla de "Córdores"  
Y vencerlos, cubriéndolos de gloria,  
Escribiendo vuestra historia con honores.

XX

Os he visto rotos, en trágica epopeya,  
Imposibles de romper tanta muralla,  
Pegado al mando, con la vista quieta,  
Como si aún siguiera la batalla.

Os he visto rotos, flotando entre las nubes  
Al saltar de vuestra máquina incendiada,  
Asesinados vilmente en el aire,  
Por la jauría fiera y desalmada.

XXX

Yo os rindo aquí mi fiel tributo,  
Como si esta mi pobre vida se escapara;  
A los que con vuestra roja sangre habéis escrito

La más bella página de la historia;  
Marcando con letras de oro  
La palabra "GLORIOSA" para un Arma;  
Que además de "GLORIOSA" fue galana.

*Francisco Lucia T.*



## CUENTOS DE ESTA BOLA QUE LLAMAMOS MUNDO

Era una madre como tantas,  
que a sus hijos enseñó: a quererla,  
a defenderla hasta el sacrificio,  
y a dar su sangre si fuese preciso.

Nubes negras parlanchinas  
a esos hijos dividió  
con razones no muy claras.  
Con razón, o sin razón,  
a sus hijos enfrentó.

Cañones sembrando sangre  
recorrian esta España  
de Quijotes inocentes,  
que si valor derramaron,  
mucho odio conquistaron.

Cielo azul, reluce el sol,  
la contienda se acabó.  
Tambores y trompetas,  
lágrimas de alegría, lágrimas de tristeza,  
ahí viene mi hijo... mi hijo no volvió...

¡Defender a la madre! ¡La madre se defendió!  
Privilegio de una madre, ¿esto es lo que soy yo!  
¿Qué clase de madre tengo... que no me reconoció?

Hermanos, sí. ¡Iguales, NO!

La Vieja España, se dice.  
Viejo soy, Quijote no.  
"Madre joven es España".

Más hijos, más defensores,  
¡que el destino les proteja!  
a nosotros... no nos protegió...  
y este cuento... se acabó...

**JOSÉ FERRER,**  
Armero

## TRISTE TIERRA

Por un sendero la noche  
sin luceros en su manto  
a la luna suplicaba  
que iluminara sus pasos.

La luna compadecida  
Con su antorcha en la mano  
salió en busca de la noche  
que a tientas, iba marchando.

El cielo, con lantejillas  
cubriendo estaba su manto  
la luna marchaba lenta  
dando a la noche su brazo.

Entre las tímidas claras  
que la antorcha, iba dejando  
Sombras tendidas morían  
de árboles calcinados.

El orgullo a la tierra  
la ahorcaba con sus dos manos  
la noche paso en silencio  
la luna le daba el brazo.

La naranja suspendida  
en la rama del espacio  
por culpa de la inconsciencia  
la devoran los gusanos.

VIVÓ

## LA CARETA

Cuántos, a los pies de un Cristo  
arrodillados, se cubren  
la cara con las dos manos.

Cuántos delante de un Cristo  
mueven fingiendo, los labios.

Cuántos detrás de un Cristo  
van a la tumba, callando.  
Cuánto Judas en la tierra  
Cuánto Caín inhumano.

VIVÓ

Al dar tan poca importancia a los vencidos del ejército republicano, sus vencedores franquistas, interpretan que aquellos componían un enemigo fácil por incompetente, indisciplinado y sin preparación. Si esto fue así, ¿por qué la guerra duró casi tres años, a pesar de la extraordinaria ayuda recibida de Alemania, Italia y Portugal? ¿Qué mérito se les puede conceder a los ganadores si sus oponentes eran, como vulgarmente se dice, “pan comido”?

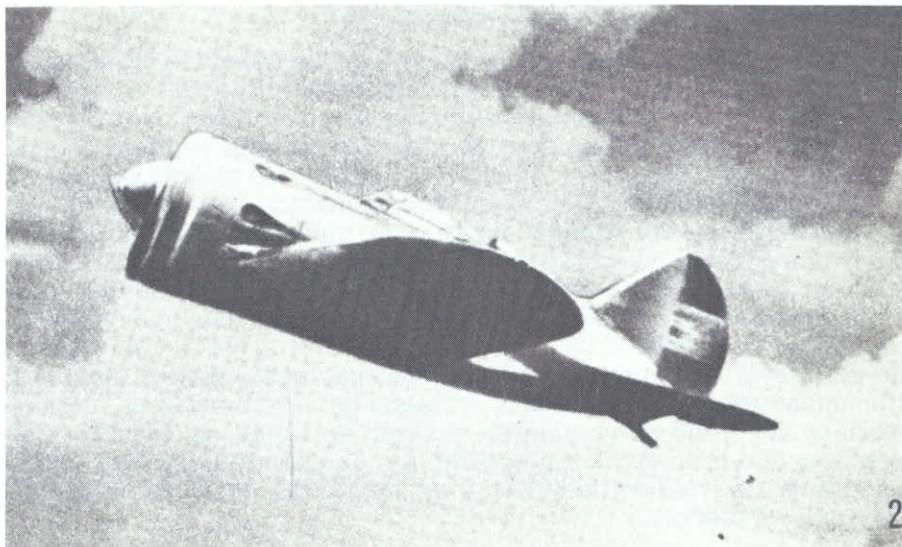
Lo incomprensible, es que para enfrentarse a un enemigo tan incapaz fuese necesario utilizar a los moros del Rif, tan conocidos por los principales generales facciosos, olvidando sus criminales actuaciones en Igueriben, Annual, Bentiel, Zeluán, Monte Arruit, etc. etc., así como su odio a España alimentado por los castigos y represiones que recibieron durante el protectorado español en Marruecos. Y como no les resultara suficiente la ayuda musulmana a sus católicos ideales de destruir al “facilón” ejército gubernamental, recurrieron al totalitarismo alemán e italiano para obtener un rápido apoyo en material humano y bélico ultramoderno. Claro está que la colaboración fascista del Eje en absoluto representaba una demostración de simpatía o identificación con la causa rebelde, sino una oportunidad de oro para utilizar el territorio español como banco de pruebas en el que experimentar las armas y tácticas guerreras que ya proyectaban utilizar en la segunda guerra europea. ¡Qué importaba que en sus pruebas arrasasen ciudades enteras —Durango, Guernica— si con ello se conseguía la implantación de una dictadura que habrían de padecer neutrales y vencidos durante 38 años!

A nosotros, los vencidos, nos ayudaron los rusos ya que otras naciones, principalmente Francia, lo único que hicieron fue una especie de comercio-estafa, llevándose oro a cambio de chatarra—recuérdese aquellos aviones Potez o Marcel Bloch, auténticos vagones con alas, que con su vulnerabilidad dieron excesivas oportunidades de lucimiento a la artillería antiaérea y a la aviación de caza de nuestros enemigos— ¡Qué indignamente se portó Francia con nosotros durante la guerra, bloqueando las fronteras para el material que no era suyo y, a su final, con los tristemente famosos campos de concentración, amparándose en una hipócrita “No intervención”!

La ayuda rusa —previo un buen pago y, posiblemente también, con el deseo de experimentación— fue eficaz en personal y material, así como en la instrucción para el uso de sus armas, si bien todo muy brevemente. Lo más admirable de ellos, su rígida disciplina y severas consignas en cuanto al bombardeo y ametrallamiento de, únicamente, los objetivos militares señalados por el mando, aun cuando, a causa de un intensivo fuego antiaéreo, el vuelo fuese desviado.

Nunca deberían lanzarse las bombas sobre lugares no militares, ya que ello daría lugar a nuestro propio descrédito por parte del enemigo sin el menor beneficio. Decían: “Para que las cosas salgan bien hay que exponerse”. Menciono esto porque anteriormente a su llegada se practicaba muy poco tal precisión, sin importarnos demasiado los malos juicios. Y es que los españoles no necesitamos lecciones para ser malos, nos viene de raza: Inquisición, Flandes, conquista de América, colonización en África, guerra civil carlista y por último y más recientemente, el “glorioso movimiento”, con su secuela de destrucciones, odios y salvajismo entre hermanos, tanto en la zona rebelde como en la gubernamental; ya fuesen falangistas, requetés o rojos; con creencias religiosas, o ateos. Ahora, con la perspectiva de los 41 años transcurridos, al comprobar que tanto dolor y sangre derramada fue totalmente inútil, puesto que el encono entre los dos bandos se mantiene fresco como en sus mejores años, es lamentable reconocer que la parte negativa del espíritu de la raza aún no se ha extinguido.

**Isidoro Giménez García**  
**Piloto de Aviación (1925-1939)**



## ANATOMÍA DE UN ENTRAÑABLE VIAJE

Una Delegación de nuestra Asociación fue invitada por la Asociación Italiana de Combatientes Voluntarios Antifascistas de España, al Congreso del 45.º Aniversario de la Constitución de la Brigada Internacional, a celebrar en la República de San Marino los días 30 y 31 de mayo. Al mismo tiempo recibimos otra invitación del Comité Soviético de los Veteranos de la Guerra para asistir a un encuentro de los aviadores exgraduados de la escuela de Kirovobad con los instructores de la misma. La fecha era del 1 al 8 de junio y los gastos de estancia corrían a cargo de los organizadores, no así los del viaje que debían de ser sufragados por cada uno de los componentes de la Delegación. Todo esto ya fue expuesto en la Asamblea de Valencia y comunicado a las Delegaciones.

Definitivamente la Delegación de ADAR compuesta por Jaime Mata, Presidente, Simón Fiestas, Delegado de Cultura y yo, partimos en vuelo hacia Roma y desde allí en coche hacia San Marino, la República más antigua del mundo donde se iba a celebrar la primera fase de los actos programados por la Asociación de Voluntarios Italianos.

El día 29 de mayo llegamos a San Marino a las 9 de la noche siendo recibidos por los organizadores y trasladados al Hotel, donde ya se hospedaban muchos de los representantes de otras naciones. Allí estaban los Delegados de Austria, Checoslovaquia, Francia, Suiza, San Marino, Rumanía, URSS, Italia (organizadora) y por España nosotros y, Santiago Álvarez. En total serían 165 congresistas con sus familiares, todos ellos combatientes en la guerra de España. Nosotros fuimos la atracción por representar a nuestro país y tratarse de ADAR. Es casi imposible narrar la acogida que nos dispensaron, no obstante, en mi relato dejaré constancia fehaciente de ello.

El día 30 y según el programa, a las 9,15 horas todos los congresistas nos dirigimos al Palacio de la Regencia de esta República, regentada por una mujer y un hombre que se turnan en su mandato cada 6 meses. La modestia de estas personas es algo que hay que subrayar. Fuimos recibidos por el Regente y la Regente, y el primero leyó un discurso de bienvenida que expresaba la significación del acto. A continuación fue el representante del Comité organizador quien dio las gracias a los Regentes por esta acogida e inmediatamente fuimos invitados nosotros a dirigir la palabra, dando las gracias a los Regentes y a los cuales entregamos un emblema de Aviación y dos pergaminos, uno de ADAR y otro de los compañeros de la Asociación de Tierra, Mar y Aire. Con esta única intervención por parte de las Delegaciones, finalizó este acto, trasladándonos a continuación a depositar una corona de flores al monumento a los combatientes muertos en todas las guerras. Cabe destacar que todo ello iba precedido por una bandera Garibaldi con el anagrama de los combatientes y un lazo largo de la bandera de la República Española.

Después de este acto nos dirigimos al Palacio de los Congresos, donde

tuvo lugar una gran reunión con intervención de los representantes de cada país, que exaltaron la lucha del pueblo español en la guerra, y la labor de las Brigadas Internacionales. Destacó la fraternidad reinante que culminó con intervención de Mata, quien hizo entrega al Presidente de un ícaro y un libro que el Ayuntamiento de Barcelona donó para su entrega a los organizadores.

Por la tarde de este día, cena de gala en un restaurante como final del Congreso.

El día 31 y por la mañana se desarrolló una manifestación pública en la Plaza de la Libertad, con un miting en el que intervinieron Victorio Vidali, ex-brigadista y que fue Regente de San Marino, Santiago Álvarez, del Ejército del Ebro y Jaime Mata.

Con este acto, se dio por finalizada nuestra estancia en esta maravillosa República, con despedida de todos los congresistas que nos hicieron entrega de varios distintivos conmemorativos.

Este mismo día estábamos de vuelta en Roma para tomar el avión destino a nuestra siguiente etapa, la URSS.

El día 1 de junio y en un vuelo de 3 horas 20 minutos desde Roma, llegamos a las 18.45 horas a Moscú donde fuimos recibidos por una Delegación del Comité de Veteranos, la interprete María y nuestro compañero y Secretario de ADAR en la URSS, Antonio García Cano. Indescriptible la emoción de este encuentro, que a pesar de ello aún sería superado más adelante en el encuentro con los demás compañeros españoles y los antiguos profesores soviéticos de Kirovobad.

Debido al poco tiempo que íbamos a estar en la URSS, el programa era muy apretado, por lo que una vez instalados en el Hotel y tomado nota, nos fuimos a descansar.

El día 2, a las 8, nos está esperando nuestra inseparable intérprete María, que al igual que el Coronel Alejandro Schukaer, serían para nosotros unos compañeros más que nos deleitarían con una profunda información de todos los lugares que visitábamos. Durante los 7 días estuvieron con nosotros. También nuestro entrañable compañero García Cano nos acompañaría durante nuestra estancia en Moscú.

A las 10 de la mañana, llegó el camarada Yakusin, Comandante General, primer aviador que derribó en vuelo nocturno un avión fascista en el Frente de Madrid, con él nuestra intérprete y Alejandro (le llamaremos así familiarmente), nos dirigimos al Museo del Cosmonauta, aún no inaugurado siendo los primeros en visitarlo. Estar allí es como estar en el Cosmos, las naves, los satélites, la nave del primer vuelo de Gagarin, etc., todo ello es impresionante.

Salimos de allí como de otro mundo y, nos dirigimos a la tumba del Soldado desconocido, junto a las murallas del Kremlin, donde

depositamos una corona de flores con unas cintas de ADAR, seguidamente visitamos a petición nuestra, el Mausoleo de Lenin.

Este mismo día y a las 3 de la tarde, fuimos recibidos en el despacho del Presidente del Comité de Veteranos de la Guerra, Coronel General de Ejército P. I. Batov, Consejero de Estado Mayor en la guerra de España, también estaba el Vice-Presidente y otros miembros de dicho Comité. El General Batov, gran admirador de España, nos deleitó con un resumen de su estancia en nuestro país durante la guerra. Por nuestra parte, propusimos la ilusión de muchos compañeros de ADAR para realizar un viaje a la URSS, a unos precios asequibles a nuestros bolsillos. Esta propuesta fue acogida con simpatía y dándonos la seguridad de ponerse a trabajar para que en un inmediato sea una auténtica realidad. (Ultimamente tenemos indicios de que esta posibilidad es un hecho). Fuimos objeto de regalos y distintivos, por nuestra parte entregamos un ícaro, símbolo representativo de ADAR, un pergamino de la Asociación de Militares de Tierra Mar y Aire y uno nuestro.

Concluida esta entrevista, vuelta al Hotel para prepararnos y salir en tren, a las 24 horas, hacia Leningrado, llegando a dicha ciudad a las 8.25 del día 3. También nos espera allí el Presidente del Comité de Veteranos en Leningrado, General Puzeikin Vladimir con otros distinguidos veteranos. Después de instalarnos en el Hotel visitamos parte de la ciudad, y al Crucero Aurora, histórica nave de la revolución.

Por la tarde, visita al Cementerio Piskarcovskoye, donde están enterradas 800.000 personas que murieron en defensa de la ciudad, durante el asedio fascista en la guerra 1942-1945, en el monumento depositamos una cesta de claveles, así como en el monumento de la gran guerra patria.

Por la noche, asistimos al Pequeño Teatro de Opera y Ballet, donde nos deleitaron con la obra IFIGENIA.

Día 4, visita al Palacio de Verano del Zar Pedro I, para lo que tenemos que coger una motonave en el Neva.

A las 4 de la tarde, acogida en el local de Comité de Veteranos por miembros de las Brigadas internacionales, tanquistas, pilotos, marinos, y de tierra. Nos obsequian con libros y recuerdos.

Terminado este acto despedida nos dirigimos al aeropuerto para volar hacia Kiev, llegando a las 23.05 horas.

Como en las ciudades anteriores, nos reciben representantes de los Veteranos entre ellos el compañero español Wilson Casado, observador de mi curso.

El día 5, visita al monumento de los muertos en la guerra, depositando una corona de flores.

De aquí nos trasladamos a visitar al Comandante Jefe de los antiguos guerrilleros de Ucrania, quien nos explicó el balance de su lucha en la guerra y también sobre España, con estadística del armamento que se nos envió. Terminó esta visita con obsequio de libros e insignias.

Por la tarde, visita al museo de guerra y a la ciudad. Despedida en la estación y a las 21.30 subimos al tren de regreso a Moscú. Llegando al día siguiente, 6 de junio a la capital, traslado al Hotel y prepararnos para el gran encuentro con los compañeros españoles y profesores de Kirovobad.

Llegamos a las 15.20 horas al local de reuniones del Comité de Veteranos de la guerra de España donde nos esperan los compañeros García Cano, Duarte, Antonio Arias y esposa, Herminio Cano, Bonilla, Carrillo, Escribano, López, etc., el Vice-Presidente del Comité y demás miembros del mismo.

Seguidamente, tenemos una reunión en la que el Vice-Presidente hace alusión a nosotros y a la lucha del pueblo español en la guerra. A continuación, es el General Yakusin quien empieza a presentar a los profesores de Kirovobad, así como a la intérprete Clarita y a todos los compañeros españoles. Seguidamente, habló Mata, agradeciendo este acto que tan magníficamente nos habían preparado. Hablaron los profesores, también García Cano, Duarte, Arias, en fin acto muy emocionante. Finalmente entregamos a nuestros compañeros el libro de firmas, verdadera obra de arte, dibujado por nuestro compañero Eusebio Alonso y un libro del Ayuntamiento de Barcelona para el Comité. A nosotros nos regalaron también libros para nuestra biblioteca.

Para finalizar este gran encuentro, nos dirigimos a un Restaurante donde se celebró la cena de despedida. Allí nos dieron abrazos para todos los de ADAR y con la esperanza de que se realice el viaje de muchos compañeros que esperamos sea realidad muy pronto.

El día 7, después del desayuno, nos esperan García Cano, Adela y Arias y Herminio Cano. Nosotros vamos a visitar un colegio mixto donde un grupo de muchachos dedican una sala especial a museo de la guerra civil Española. Por la tarde visita a la torre de TV.

El último día, el 8 salimos ya hacia el Aeropuerto Sheremetievo, nos acompañan Yakusin, Victor, María, Alejandro y García Cano, despedida y final de este viaje que ha sido positivo en todos los aspectos y cuyos resultados no tardaremos en ver.

**J. Gil Guerola**  
*Secretario General de ADAR*

## MI “MOSCA”

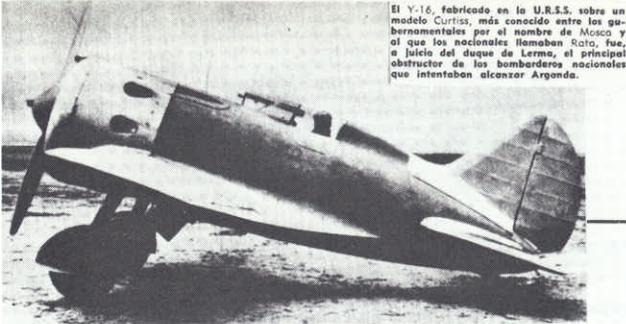
¡Ruge, ruge con pasión!  
y con impaciencia amigo.  
pues sabes estoy contigo  
con el mismo corazón,  
con una misma ilusión  
y por los mismos caminos  
unidos nuestros destinos,  
para volar sin descanso,  
lindo buscando un remanso  
para el mundo en que vivimos.

Si por lograrlo sufrimos  
por conseguirlo luchamos  
unidos cual dos hermanos  
pues así nos mantuvimos,  
o contentos, o cansinos,  
mas siempre con ilusión,  
con muy firme decisión,  
con honor y gallardía,  
esperando un nuevo día  
para luchar con tesón.

Hoy, chatarra abandonado  
muestras tu carne al desnudo,  
y en mi garganta hay un nudo  
al verte así, ¡desguazado!  
porque este mundo malvado  
que nos hiera y acorrala,  
que nos persigue y separa,  
es el fin de nuestro anhelo,  
mas yo olvidarte no puedo...  
¡Mi “Mosca”, fiel camarada!



*En San Miguel de los Reyes  
Valencia, Nobre. 1940  
Juan Bautista Badía  
3.ª de “Moscas”*



El I-16, fabricado en la U.R.S.S. sobre un modelo Curtiss, más conocido entre los gubernamentales por el nombre de Mosca y al que los nacionales llamaban Sata, fue, a juicio del duque de Lerma, el principal obstructor de los bombarderos nacionales que intentaban alcanzar Arganda.

## "Mosca" Polikarpov I-16

En este número hablaremos del primer monoplaneo de combate de ala baja y tren plegable.

Apareció en los cielos de España en los últimos meses del año 1936. En principio, llegaron equipados con dos motores distintos; el primero, Wright-Cyclone M 25 A, radial, nueve cilindros y 700 c.v., obteniendo su máximo rendimiento a 3.000 m., 465 Km/h. aproximadamente; un radio de acción de más de 800 Km., y estaban equipados de dos ametralladoras.

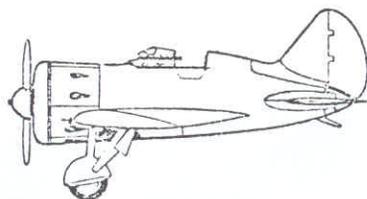
El segundo, más potente y más perfeccionado, equipado también con un motor en estrella de 9 cilindros. El M 25 B, de 750 c.v. llevaba cuatro ametralladoras, dos sincronizadas con el motor para tirar a través de la hélice y las otras dos fijas en los planos, fuera del alcance del radio de acción de la misma. Ametralladoras extrarrápidas "Shkas", tipo cilindro, de 3500 disparos por minuto; calibre 7,62 mm., con capacidad de 900 balas.

La aparición en el escenario de nuestra guerra del moderno material de la aviación soviética, sirvió para echar abajo la creencia, hasta entonces por muchos compartida, de que la aviación de la Unión Soviética estaba equipada a base de un heterogéneo conglomerado de diseños extranjeros, provista de un equipo anticuado y pobremente armada.

La aparición del famoso I-16, por no citar nada más que uno, en aquellos tiempos, obligó a muchos observadores extranjeros a rectificar sus opiniones mal fundadas de la Aviación Soviética. La verdad era que la U.R.S.S. estaba, en el año 1936, en posesión del más moderno avión de caza del mundo. Sin lugar a dudas, el I-16, nuestro "Mosca", es, indiscutiblemente, uno de los más famosos aviones de caza de la historia de la aviación. El popular biplano con tirantes y tren de aterrizaje fijo cedía el terreno al veloz monoplaneo cantilever de tren plegable.

A pesar de todo, el caza biplano I-15, se portó de una manera tan formidable en la guerra de España (varios contra él y salía victorioso del combate) que la aviación soviética, que había sido la primera en adoptar fórmula tan radical y efectiva, sería la última en abandonar el caza biplano, avión polivalente. La gran experiencia acumulada a lo largo de la lucha en todos los frentes de España, les daba la razón inequívoca.

Veamos como hizo su primera aparición el Polikarpov I-16. El primer prototipo voló por primera vez el 31 de diciembre de 1933, pilotado por Valeri Chkalov, alcanzando una velocidad de 360 Km/h., con el motor M-22 de



"Mosca"  
Polikarpov I-16

9 cilindros en estrella y una potencia de 480 c.v.- Dos meses después, volaba el segundo prototipo, CKB-12 Bis, dotado de un motor americano Wright SR 1820 F-3 de 775 c.v. al despegue y una velocidad de 450 Km/h.

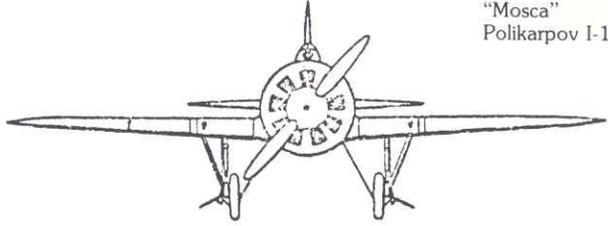
Siendo los ensayos de los dos prototipos particularmente satisfactorios, en el año 1934 empezó la fabricación en serie. El motor adoptado fue el M-25, versión rusa del Cyclone, haciendo su primera aparición en público en la parada militar del 1.º de mayo de 1935.

Este nuevo caza fue construido en las fábricas de Moscú y de Gorki. Con los fines de una construcción mixta, para no hacer un avión pesado, se adoptó un fuselaje de casco de madera y estructura metálica para las alas y superficies de cola. El fuselaje, ovoidal en las partes internas y de sección circular en sus dos extremidades. El conjunto revestido por láminas encoladas de abedul (madera dura, de fibra apretada y susceptible de un perfecto pulimento) en bandas diagonales, a excepción del motor, cuyo carenado era metálico. El ala, construida en tres secciones, estructurada por dos largueros de aleación de acero-cromolibdeno y costillas de dur-aluminio. De este mismo material era también la plancha curvada que formaba el borde de ataque y un larguerillo auxiliar que servía para la fijación de los alerones, tipo hendidura y de gran envergadura, asumiendo a la vez la función de "flaps" de aterrizaje adaptando un ángulo de 15º en la aproximación a tierra. El conjunto alar, salvo el citado borde de ataque, iba revestido de tela. Los empenajes de cola, cuyos timones no estaban compensados, adoptaban una estructura similar a la de los alerones (construidos a base de pequeñas cuartillas perforadas de aleación metálica).

Los primeros aviones llegaron con la cabina cerrada deslizable hacia adelante. Como la mayoría de los pilotos tenían la tendencia a volar con la cabina abierta, para tener mejor visibilidad, se recomendó su sustitución por otra abierta y de parabrisas más pequeño y fijo. El respaldo del asiento del piloto iba protegido por un blindaje.

El tren de aterrizaje plegable era accionado por un mando mecánico manual. Las ruedas iban provistas de amortiguadores y frenos, poco eficaces unos y otros. Las primeras versiones contaban con un patín de cola que después fue sustituido por una ruedecilla. Equipados con visor de tiro-colimador tubular "Aldis", emplazado en un orificio practicado en el parabrisas.

El primer modelo, de un techo aproximado de 5000 m.- El segundo, más perfeccionado, con un motor M-25 B de 750 c.v., alcanzaba los 480 Km/h. en su velocidad máxima a 4000 m. de altura, subiendo fácilmente a los 6000 m.



Al aparecer el fino caza alemán "Messerchmitt" Me 109, menos maniobrable que nuestro monoplano "Mosca" pero con un techo más alto, los "Katiuskas" no tardaron en enterarse, se pensó en compensar la desventaja. Para conseguirlo se importaron 25 motores Wright-Cyclone americanos equipados con sobre-alimentador. Una de nuestras escuadrillas del inolvidable Grupo 21, la 4.<sup>a</sup>, fue equipada del mencionado motor y nuestros "super-moscas" podían ascender a alturas superiores a los 8000 m., recuperando nuevamente el dominio de los cielos de España en velocidad y maniabilidad. Los numerosos "Fiat" no tenían nada que hacer y los "Me 109" perdían la mayoría de sus ventajas. Sabido es por todos que solamente en cantidad numérica lograron aventajarnos los enemigos de la República.

La guerra, con su desigual desventaja en material, seguía su curso, arbitrada por el vergonzoso pacto de "no intervención". No era nada fácil para nosotros, los leales al Gobierno de la República, alcanzar nuestro justo objetivo. Nos faltó tiempo y medios para conseguir más rendimiento de estos maravillosos motores y poder equilibrar numéricamente las fuerzas del aire, con la esperanza de que, al fin, las democracias se decidieran a cumplir con su deber: Ayudar al Gobierno de la República, única autoridad legal, elegido libremente por su pueblo.

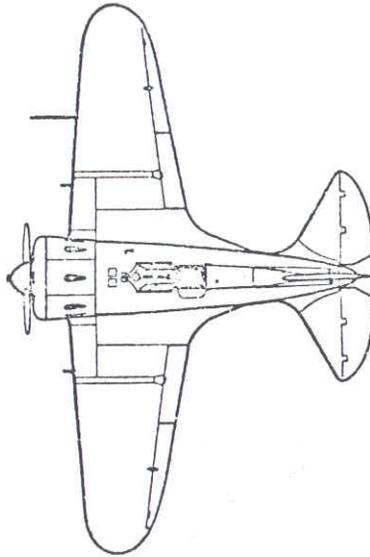
El primer modelo que se recibió fue dueño de los aires madrileños. En aquella época los combates en el aire eran raros a más de 2000 m. de altura. Todos los que le pilotaron coinciden en afirmar que el I-16 poseía excelentes cualidades de maniobrabilidad. Con un radio de viraje particularmente corto para un monoplano, si bien su estabilidad longitudinal no era muy buena y difícil para un piloto nuevo e inexperto. Esta fue sin duda la causa de algunos accidentes en los días de sus primeras entregas a las unidades de caza soviéticas, siendo una de sus víctimas el propio piloto de pruebas Valeri Chkalov, el primero que voló el I-16, muerto accidentalmente en diciembre de 1938, probando una nueva versión del "Polikarpov" I-16.

Los soviéticos lo emplearon en gran número hasta 1942, puesto que al producirse el ataque alemán contra la U.R.S.S., los nuevos modelos de caza no estaban en servicio en cantidad suficiente. Aunque sus características quedaban ya por bajo de los cazas alemanes, se mostraba aún como un arma peligrosa en manos de los pilotos soviéticos, o en las de sus aliados. Actuó en España, en la Unión Soviética y en China.

El total de su producción ha sido calculado en unos 20.000 aparatos. Los rusos le llamaban "Aguilucho". Nosotros le dimos el nombre de "Mosca" y

"Rata" en el campo franquista. "Abu" (Tábano) por los japoneses y "Dienstjäger" (caza jubilado) por los alemanes.

A lo largo de su vida, el I-16 fue el caza standard de las fuerzas aéreas soviéticas. En el transcurso del tiempo fue modificado varias veces, dando origen a gran número de versiones, las últimas con motores más potentes y más pesado armamento. Motor M-62 de 1000 c.v. al despegue, 850 c.v. a 1525 m. y 800 c.v. a 4265 m.; dos ametralladoras "Shkas" más dos cañones "Shkas" provistos con 180 proyectiles cada uno; 200 kg. de bombas o 6 cohetes RS-82, o dos depósitos de productos ofensivos químicos Z VAP-6M o Z ZAP-6. El depósito de combustible de 255 litros estaba situado entre tabique corta-fuegos y la cabina del piloto. Dos depósitos suplementarios de 100 l. podían ser adaptados bajo los planos (I-16 Tipo 24, con motor M-62). Modelo del año 1939.



### DIMENSIONES

Envergadura . . . . .	9,00 m.
Longitud total . . . . .	5,99 m.
Altura . . . . .	2,56 m.
Autonomía de vuelo . . . . .	800 Km.
Longitud de rodado . . . . .	260 m.
Longitud de rodado al aterrizaje . . . . .	280 m.
Superficie alar . . . . .	14,54 m.
Peso en vacío . . . . .	1350 Kg.
Peso plena carga . . . . .	1715 Kg.



Dos aspectos del Polikarpov I-16 "MOSCA"



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