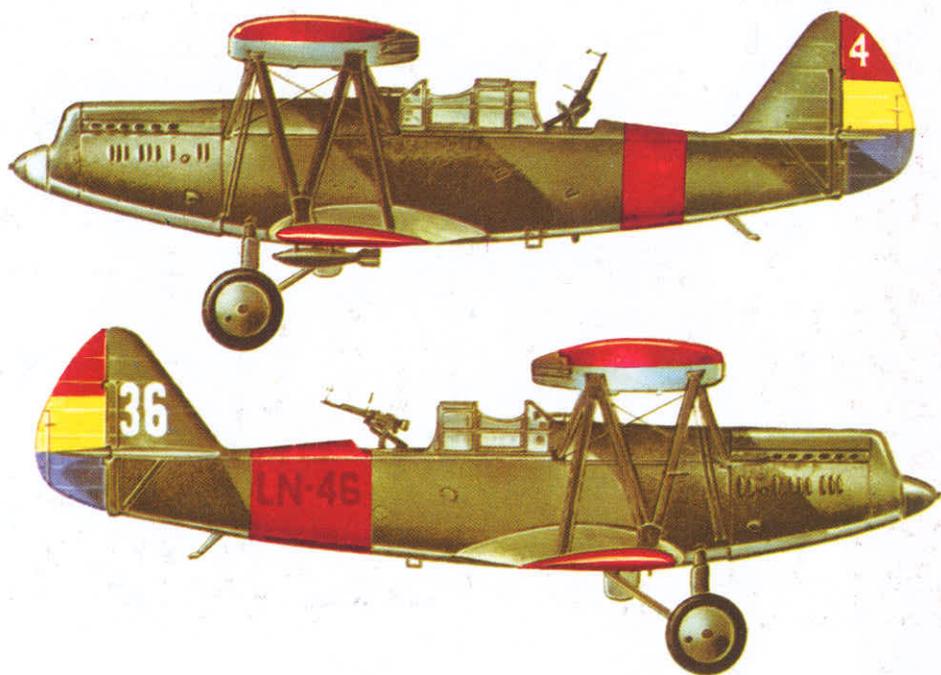


ALAS GLORIOSAS



BOLETIN INFORMATIVO 17

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



PRIMERA ESCUADRILLA GRUPO 30 (NATACHAS)



SEGUNDA ESCUADRILLA GRUPO 30 (NATACHAS)

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 17

SEPTIEMBRE-OCTUBRE 1981

Consejo de Dirección y Redacción:

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

Agradecemos las colaboraciones de:

Ovidio Bas
Isidoro Giménez García
Miguel Galindo Saura
Ricardo Domingo y Bochoca
Luis Negra Escuder
Salvador Pomés
José Ases
Antonio Vilella
J. Gil Guerola
José Veguillas Larios

León Montoya
Cástor Antón Pérez
Travassos
R. Aresté
Fernando Larios Giménez
Enrique March Dionis
Rafael Alberti
J. M.^a González Montero
E. Galera

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 • Temas aviatorios | 4 |
| Pequeña crónica de una grata visita | 5-6 |
| Reivindicaciones | 7-8 |
| Justo recuerdo como homenaje a un caballero | 9 |
| Puntualización a "Relatos para la historia" | 10-11 |
| La muerte de un piloto mejicano | 12 |
| Anécdota curiosa | 13 |
| Nuestros viejos aviones: Natacha y Rasante | 14-16 |
| Polikarpov R-Z "Natacha" | 17 |
| Actos del 43 aniversario de la Batalla del Ebro | 18 |
| Acontecimiento conmemorativo | 19 |
| ¡Te recordamos! | 20 |
| A un buen Jefe y mejor compañero | 21 |
| Cómo surgió una canción... • Sucedió en Totana | 22 |
| Biblioteca | 23-24 |
| El precio de un error | 25-26 |
| La vieja historia aeronáutica del Rey Kay Kay Kavus y otros pioneros del vuelo | 27-28 |
| Recuerdos humorísticos | 29 |
| Cosas que pasan... | 30 |
| Pensamientos | 31-32 |
| Poesías | 33-36 |

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 17

SEPTIEMBRE-OCTUBRE 1981

Consejo de Dirección y Redacción:

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

Agradecemos las colaboraciones de:

Ovidio Bas
Isidoro Giménez García
Miguel Galindo Saura
Ricardo Domingo y Bochoca
Luis Negra Escuder
Salvador Pomés
José Ases
Antonio Vilella
J. Gil Guerola
José Veguillas Larios

León Montoya
Cástor Antón Pérez
Travassos
R. Aresté
Fernando Larios Giménez
Enrique March Dionis
Rafael Alberti
J. M.^a González Montero
E. Galera

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 • Temas aviatorios | 4 |
| Pequeña crónica de una grata visita | 5-6 |
| Reivindicaciones | 7-8 |
| Justo recuerdo como homenaje a un caballero | 9 |
| Puntualización a “Relatos para la historia” | 10-11 |
| La muerte de un piloto mejicano | 12 |
| Anécdota curiosa | 13 |
| Nuestros viejos aviones: Natacha y Rasante | 14-16 |
| Polikarpov R-Z “Natacha” | 17 |
| Actos del 43 aniversario de la Batalla del Ebro | 18 |
| Acontecimiento conmemorativo | 19 |
| ¡Te recordamos! | 20 |
| A un buen Jefe y mejor compañero | 21 |
| Cómo surgió una canción... • Sucedió en Totana | 22 |
| Biblioteca | 23-24 |
| El precio de un error | 25-26 |
| La vieja historia aeronáutica del Rey Kay Kay Kavus y otros pioneros del vuelo | 27-28 |
| Recuerdos humorísticos | 29 |
| Cosas que pasan... | 30 |
| Pensamientos | 31-32 |
| Poesías | 33-36 |



EDITORIAL

Hemos sido, somos y seremos respetuosos con las autoridades y el poder, pero también mantendremos en todo momento una posición de dignidad, ya que con esta postura hemos conseguido ser respetados por las instituciones del país.

Nos lo demuestra el intercambio de correspondencia y las contestaciones recibidas de escritos dirigidos a S. M. el Rey; del Jefe de Gobierno; del Ministro de Defensa, de los altos estamentos Militares, que sin menospreciar, humillar, ni ofender a nadie, siempre con la verdad, hemos sido tratados con la consideración que merece nuestra Asociación.

Recientemente, se tuvo la deferencia con ADAR de ser invitados al Día de las Fuerzas Armadas, con motivo del Festival Aeronáutico en el aeropuerto de Reus. Se nos convidó a pasar a una tribuna con cómodos asientos, tribuna destinada a las autoridades e invitados de honor y con una escasa capacidad de plazas. Pues bien, de estas plazas, doce fueron ocupadas por componentes de la Asociación de Aviadores de la República, cuya deferencia y consideración se la debemos a la caballerosidad de los Jefes de la Base, Jefes que como es norma, honran a la Aviación Militar Española.

Creemos que este detalle y otros que se han venido sucediendo, es el premio a una conducta y postura de hombres que no creen en el lema del caracol, que como sabemos se distingue por ser cornudo, baboso y rastrero, y nuestra línea de conducta, nuestra trayectoria, es, ha sido, y será, la de una asociación anticaracol.

NECROLÓGICAS

Lamentamos informar la triste noticia del fallecimiento de estimados compañeros, pertenecientes a la gran familia de Aviación.

Nombramos, en esta ocasión, con la emoción y el recuerdo por la pérdida de un ser querido, dedicando el más sentido pésame a familiares y amigos, para que en todos los credos, les ofrezcamos un emotivo y entrañable recuerdo a estos fieles compañeros de siempre y que son:

Don FORTUNATO BALIÑO BEGOÑA
Don RUFINO CASTANEDO ESQUERRA
Don BASILIO SARDINERO HERNÁNDEZ
Don FERNANDO ARAQUE SANCHO
Don MANUEL MARINO DE PAZ
Don LORENZO CASANOVAS PUIG

También nuestras condolencias, al compañero **Bosch** por la pérdida de su querida esposa.

TEMAS AVIATORIOS

CONSTRUCCIONES AERONÁUTICAS, S. A. (C.A.S.A.), fue fundada en 1923, siendo su finalidad principal la fabricación de aviones. Desde esta fecha hasta 1946, esta Empresa fabricó los siguientes aviones:

- Breguet XIX
- Dornier Wal
- Junkers 52
- Heinkel - 111
- Bücker

En 1946 empezó sus actividades la Oficina de Diseño de C.A.S.A. habiendo diseñado hasta el momento los aparatos que siguen:

- C-201 "Alcotán"
- C-202 "Alcón"
- C-207 "Azor"
- HA-200 "Saeta"
- C-212 "Aviocar"

Su último desarrollo ha sido el entrenador C-101 "Aviojet". En 1969 fabricó el Northrop F-5, y participó en el programa HFB-320 Hansa Jet.

Actualmente colabora con las firmas más importantes de fabricación de aviones, tanto europeas como de los EE.UU., en la fabricación de subconjuntos principales.

Desde 1954 C.A.S.A. ha realizado trabajos de mantenimiento y revisión de más de 5.700 aviones de la U.S.A.F.

Un breve comentario de uno de los aviones más logrados de esta firma, es el C-212 AVIOCAR, en cuyo modelo se ha introducido toda la experiencia acumulada en la operación de más de 150 aviones C-212, volando en misiones militares y de acción civil en nueve países distintos, con las condiciones climatológicas y geográficas más diversas.

PEQUEÑA CRÓNICA DE UNA GRATA VISITA



Permíteme te relate con pequeña crónica la visita que nos hicieron los componentes del Comité Soviético de Veteranos de la Guerra, y Héroes de la URSS, y pilotos que estuvieron en España en la Guerra Civil 1936-39, camaradas Yakusin, Sajarov y Uzipienko, acompañados del siempre amable, intérprete Víctor.

Observé que en Valencia, por falta de números, no iban a poner autobús para Gandesa.

Funcionó la iniciativa propia y en la madrugada del sábado, 1.30 h. día 5, subí a un tren que venía de Cáceres. Llegué a las 8 h. a Barcelona, nuestra gloriosa casa, (ADAR).

Al momento, ya estaba allí nuestro querido compañero Jaime. Aparecieron anomalías en la llegada de los soviéticos. Mata, muy preocupado, no dejaba un momento el teléfono de la mano, Moscú... Embajada... Madrid... Embajada, Ministerio de Negociado Exterior. Por fin, con dos días de retraso, llegarían en vuelo directo a Madrid el domingo 6, a las 17.15 h.

Domingo, 7 h. de la mañana, a la puerta de ADAR dos autobuses de 60 y 50 plazas completos, a Gandesa, a visitar a quienes todo se lo merecen, mucha gente, muchas flores.

Ante el Monolito y antes de la ofrenda, con emotivas y valiosas palabras, hablaron: Jaime Mata, Nadal, Soler Sabarís y el Alcalde de Gandesa muy nervioso y emocionado. Después del precioso acto, fuimos a echar «unos tragos», en la Cooperativa Vinícola, invitados por la Dirección.

Después de la comida y, en la sobremesa, nos indicó Jaime, que las intervenciones fuesen cortas, ya que íbamos a salir hacia el aeropuerto, para todos juntos, recibir a los soviéticos.

Salimos y llegamos. Nuevamente Mata muy preocupado. Como siempre dinámico, para ser informado por el interior del aeropuerto, corre como un galgo. Nos dice: «Llegaron a Madrid, el puente aéreo Madrid-Barcelona de las 21 h. ha sido anulado, llegarán a las 23 h.».

Los autobuses se marcharon, de más de 100 compañeros, 12 quedamos. Llegaron.

Besos y abrazos, cogimos cuatro taxis y al H. Colón los llevamos.

Bajan de sus habitaciones y, con ellos, Mata y yo nos vamos a cualquier sitio a cenar. En la terraza de un bar de la Plaza Palacio, juntamos dos mesas, unas jarras de cerveza, bocadillos, mucho 4an (té).



**PEQUEÑA
CRÓNICA
DE UNA
GRATA
VISITA**

Cortas e inolvidables horas, cariñosas palabras en ruso, muchas veces las máquinas se encasquillaron.

Después de «la cena» paseamos, 1.30 h. de la madrugada, casi al «Barrio Chino» llegamos.

En el hotel nos despedimos y, a las 6, monté en el tren, camino de Valencia, el trabajo me esperaba.

Día 9, a las 19 h. fueron recibidos por los compañeros valencianos. Todo perfectamente preparado.

Día 10, entre el precioso semicírculo formado por la playa de Cullera y su faro el Hotel Sicania nos estaba esperando.

La ruta fue muy de su agrado: la hermosa pinada del Saler, el arroz a punto de ser segado y, comiendo en el Sicania, el mar a nuestro lado. Después del estómago arreglado, brindis por todos los lados, hasta un minuto de silencio muy emocionado:

«Por los centenares de miles de españoles y los veinte millones de soviéticos, que luchando por las libertades del mundo no están a nuestro lado, bajo tierra quedaron».

Precioso y valioso minuto.

4 de la tarde y, cuando todo parecía terminado, nos dijo el compañero Maiques: «Soy aviador, pero también Capitán de barco, en Cullera tengo mi yate». Nos embarcamos, no llegamos a Odesa, pero pasamos un par de horas de mucho agrado.

Al bajar del yate, otra vez tomó la palabra Maiques: «Soy Piloto de la «Gloriosa», Capitán y Alcalde, vamos a mi casa porque mi «madam» tiene preparado champán y 4an (té).

En la terraza, sentados en mecedoras y butacas, Uziplenko al té-indián le daba con gana, Sajarov, con el champán lo mezclaba, y Yakusin se sonreía, miraba con cierta añoranza cómo su joven intérpreta (MEPNGON) en el mar se bañaba.

Nos despedimos, cariñosos besos, valiosas lágrimas de «Héroes del mundo», ternura, honrados y humanos inigualados.

Día 11, Gisbert a Madrid les acompañó. Por Bravo y otros compañeros fueron recibidos.

Tanto en Barcelona, Valencia, como en Madrid han sido muy bien tratados, se merecen mucho más, esto será posible cuando mirando el panorama de España se vea la Libertad.

Lunes, día 14. ¡Mucha salud y buen viaje!

OVIDIO BAS



Nota Informativa

Posteriormente a la entrada en imprenta de nuestro Boletín núms. 15-16, en el que transcribíamos el texto del proyecto de ley que se presentaría al Senado para su aprobación, el texto tuvo que sufrir alguna pequeña modificación que poco se diferenciaba de la que habíamos publicado anteriormente.

No obstante, aprovechamos esta ocasión para reproducir esta proposición de ley, que pienso que si los «hados adversos» no se inmiscuyen conseguiremos finalmente nuestros propósitos. (Ya sería hora ¡caray!).

Cordialmente vuestro compañero.

JAIME MATA
Presidente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La integración de los españoles en la unidad solidaria y profunda de la comunidad nacional y en la esperanza cierta de un porvenir de paz y de esfuerzo fecundo de fortalecimiento colectivo, demanda superar los efectos y huellas de la discordia de la Guerra Civil de 1936-1939, en todo lo que sea dable, bajo el signo nobilísimo de la equidad y con la exacta reflexión de que el valor supremo de la vida colectiva es la conciencia unánime de la hermandad esencial de los hombres. Olvidarlo es causa irreparable de daños a las naciones, tanto en su vida interna como en el mundo internacional.

El destino quiso enfrentar un trágico y heroico acontecer a unos españoles contra otros. A la Historia corresponde estudiar y enjuiciar tan dramático acontecimiento. Al presente pertenece abrir el camino recto y seguro de la integración nacional. Integración de las generaciones y comunidad en el quehacer colectivo de los hombres y mujeres de la España de hoy.

La conciencia cívica y nuevas leyes que la sirvan, reclaman y harán posible la integración de los que fueron antagonistas en aquel drama, unidos, sin embargo, por recóndito y único empeño ideal; hacer de España hogar de los más elevados valores, siquiera fueran distintas las concepciones de contenido varios del ansia ideal.

Para alcanzar la reconciliación de los antiguos combatientes en la Patria, abierta a la pacífica convivencia, S.M. el Rey D. Juan Carlos, a propuesta del Consejo de Ministros ha sancionado importantes Decretos-Leyes y las Cortes han formulado nuevas leyes que significan apreciables avances en la equidad de la convivencia y de la declaración de derechos inexcrusables. No han llegado todavía al nivel indispensable para cancelar en lo posible, discriminaciones y rigores, sanciones que la Justicia y equidad rechazan y que el paso de los años permite ver con toda exactitud y a nadie satisface.

Reivindicaciones



Hasta el momento y esta justa y sana legislación no ha contemplado la situación de todos los militares combatientes de los Ejércitos de Tierra Mar y Aire, de ambas Zonas contendientes que cumplieron leyes vigentes en el lugar de su acción y el deber de tan elevado rango como el sacrificio de las armas. No otra estimación merece el que arriesga su vida en la Defensa de la Patria. Es el caso del personal combatiente al que le fueron conferidos empleos militares posterior al 18 de Julio de 1936.

Por todo ello, presentamos a la consideración de las Cortes Generales de España, la proposición de Ley que sigue:

PROPOSICIÓN DE LEY

Artículo 1.º— Se reconocen los Empleos y recompensas del personal que intervino en la Guerra Civil y le fueron conferidos tales empleos militares, al amparo de la normativa vigente en las dos Zonas Contendientes, prestando sus servicios en las Fuerzas Armadas de ambas Zonas, hasta el 31 de marzo de 1939.

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 tuvieron derecho, computándose como años de servicio, los transcurridos hasta la edad de retiro reglamentario, como así, los derechos sociales correspondientes a su condición de retirados.

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 incompatibles los haberes pasivos que puedan corresponderle con cualquier otro del Estado, Provincia, Municipio, o Comunidades Autónomas, pudiendo el beneficiario optar libremente por el 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 la Presidencia del Gobierno, 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.

JUSTO RECUERDO COMO HOMENAJE A UN CABALLERO



Don Manuel Cascón Briega, hijo de Ciudad Rodrigo (Salamanca) fusilado en Paterna en agosto de 1939

Al cumplirse, en este 1981, cuarenta y cuatro años de nuestra estancia en Kirovabad (URSS), lugar que cobijó, durante seis meses al primer curso de pilotos, formado por 180 jóvenes de edad no superior a los veinte años, tan llenos de ilusiones y entusiasmo, como faltos —por su juventud— de esa disciplina tan necesaria en el ejército, quiero recordar y que sea recordado el jefe de aquella expedición, comandante en tal fecha, Don MANUEL CASCON BRIEGA, rindiéndole con estas humildes letras el homenaje a que se hizo acreedor y que, desgraciadamente, aún no se le ha hecho como se merece. Un poco retrasado, en verdad, pero "más vale tarde que nunca", según dice el refrán.

Acertado estuvo el mando en la elección de este militar para desempeñar una misión de tanta responsabilidad en un país prácticamente desconocido, en el que nuestro buen comportamiento podía influir en la ayuda que tan precisa le era, en aquel entonces, a nuestras fuerzas.

Era este jefe, a más de un magnífico piloto de muy buena actuación en África, el militar que reunía las mejores virtudes castrenses y humanas. Severo consigo mismo, en cuanto a disciplina militar, obediencia al mando, honradez y caballerosidad. Alguien ha dicho que se excedía y que pecaba de demasiada rigurosidad. Todo en la vida tiene sus límites y estoy convencido que él en ningún momento les rebasó. No existe la menor noticia —o al menos, no ha llegado a mi conocimiento— que en su vida militar hubiese sido injusto o excedido en un castigo, ni de haber abusado de su jerarquía. Fue ejemplo del buen hacer de una persona normal, equilibrada y responsable de sus actos.

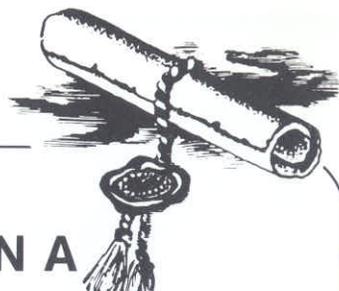
Por todo lo que antecede, hoy día sigo sin comprender como, una vez terminada la guerra, sus antiguos compañeros-vencedores, que tan bien le conocían, se ensañasen tan cruelmente con él hasta llegar a su aniquilamiento.

Todos sabían de sus excelentes dotes; que era imposible acusarle de haber cometido actos punibles; que habiendo tenido todas las oportunidades de abandonar España se quedó en ella para responder —por su mayor graduación militar— de cuanto pudiese ser imputable a los que sirvieron a sus órdenes o a las de otros jefes, confiando en aquellas promesas franquistas del 27-3-1939, que aseguraban: "Aquellos que no se hayan manchado de sangre, tienen la absoluta garantía de que sus vidas serán respetadas". Nos aconsejó que no se debía huir, pues únicamente habíamos cumplido nuestro deber de militares y huyendo seríamos acusados de delitos no cometidos. Era mejor quedarse, decía, y, una vez fiscalizada nuestra conducta, entonces, podríamos salir de España llevando en nuestra maleta una muda, efectos de aseo y, como único tesoro, un ejemplar de la Reales Ordenanzas Militares, algo deteriorado por su frecuente uso. El confiar en aquellas falaces y canallescadas promesas costo a muchos la vida.

Los jefes de la brigada italiana que primeramente entró en Albacete, le trataron con cierta deferencia, sentándole en su mesa durante la comida, pues tenían noticia que, no obstante, haberle tenido como enemigo durante la campaña, era todo un caballero. No se comportaron de igual forma sus ex-compañeros españoles, puesto que sin tener en cuenta sus ya conocidas virtudes, le enviaron como a un vil delincuente a la prisión común de Albacete, donde le asignaron los más deshonrosos menesteres.

Juzgado en Valencia por un tribunal, compuesto de antiguos compañeros aviadores militares, fue condenado a muerte y fusilado en Paterna (Valencia), en agosto de 1939.

Murió igual que había vivido, con entereza y valentía, según nos refirió en nuestra Prisión Militar de Monteolivete (Valencia), —en la que ingresó por un delito común— el teniente Juez de Ejecuciones que presenció el fusilamiento.



PUNTUALIZACIÓN A “RELATOS PARA LA HISTORIA”

En el n.º 13 del B.I. de ADAR, el compañero Ladislao Duarte, desde su lejana residencia rusa, y también lejano en el tiempo, hace un breve relato de su participación, como piloto de caza, en la guerra civil española. En su último párrafo (que le honra), pide disculpas por los posibles errores u olvidos que pudieran existir “...después de tanto tiempo, se olvidan los nombres y acontecimientos cotidianos...” Por supuesto que es así, amigo Duarte. ¡Y qué acontecimiento, el de la guerra del Norte!

Sin embargo, efectivamente, olvidas un pequeño detalle que, por tener poca importancia en la marcha general de los acontecimientos, parece que tampoco dejó huella en tus vivencias personales. Pero, por desgracia para mí, en las mías sí quedó bien marcada: perdí, con el cambio brutal de mi destino, las alas de la ilusión; por un lado, oficialmente dejé de existir; por el otro, una nueva experiencia empezaba para mí, real cien por cien, con 17 meses por delante en calidad de prisionero de guerra, y un notable suma y sigue cuando acabó la contienda. Después de todo, tuve una gran suerte, puesto que puedo contarlo. Descendí del cielo en ángulo de 45.º y en invertido, para encontrarme, de bruces, con la tierra que, en definitiva, tarde o temprano, nos ha de tragar; pero se ve que no era mi hora, un providencial bosquecillo se interpuso, impidiendo que la señora de la guadaña llegase a tiempo de cargar con mis huesos. Lo que siento es que la tal tiene fama de porfiada y, al final, se saldrá con la suya.

Querido compañero, espero que, lo que sigue, te ayudará a recordar algún que otro detalle y algún que otro nombre, dejando, para la historia las cosas en su punto. A mediados de agosto de 1937, el teniente Morquillas, jefe de nuestra Escuadrilla (del que guardo un grato recuerdo, por el buen ejemplo que siempre nos dio) recibió orden de trasladarse al Centro; pero fue Miguel Galindo, y no Ladislao Duarte, quien le sucedió en el mando. Un destacamento de la Escuadrilla tuvo que desplazarse a Asturias a realizar unos servicios. El regreso fue accidentado, perdimos algunos aviones, aunque ningún hombre, por culpa de una tormenta que nos sorprendió volando sobre el sistema montañoso. No recuerdo si ibas tú, aunque sí sé que nos mandaba Buyé, que resultó herido al tener que tirarse con paracaídas. Yo ya actuaba de jefe de Patrulla. Fue entonces cuando el capitán Puparelli, jefe del Grupo, nos reunió en el Campo de La Penilla para anunciar mi nombramiento como nuevo jefe de Escuadrilla, habiéndose cursado con anterioridad propuesta de ascenso al empleo inmediato superior, junto con las de otros compañeros. Estos ascensos a teniente aparecieron en el D.O. con antigüedad de 21 de agosto, por este orden: Miguel Galindo, Juan Comas, Rodríguez Panadero, Miguel Zambudio y Ladislao Duarte.



**PUNTUALIZACIÓN A
"RELATOS PARA
LA HISTORIA"**

Efímero mandato, por supuesto. "C'est la guerre", que diría un francés. El siguiente día 22 de aquel aciago mes de agosto, fui derribado volando sobre el Puerto del Escudo, cuando, al frente de la Escuadrilla de "Chatos", realizábamos un servicio de ametrallamiento contra una columna militar que avanzaba sobre Santander. Era una unidad perteneciente al C.T.V. italiano, mandado por el General Bástico. Tras una de las pasadas, al remontar el picado en viraje a la vertical, un disparo antiaéreo que acertó en los timones de cola, puso mi avión fuera de combate; la fuerza de la inercia hizo que este quedase en invertido, metiéndose en un nuevo y alucinante picado, pero al revés, ruedas arriba. Más rápido que el pensamiento, corté contactos, me quité las gafas y... Cuando recobré el conocimiento, me encontraba al pie de unos árboles salvavidas, embutido en un guñaposo y sanguinoliento traje de vuelo, en poder de la misma unidad militar que yo había estado ametrallando momentos antes. Los soldados italianos, que me rodeaban, saboreaban contentos su victoria... mientras yo sentía en mi cuerpo y en mi alma el dolor de la amarga derrota...

El Frente del Sector del Norte, cercado por el enemigo y con recursos muy limitados, iba a resolverse rápidamente a favor de los atacantes, cuya superioridad en medios y hombres era abrumadora. El acoso, incesante, agobiador, culminado con una ofensiva imparable, hacía del campo de batalla un infierno. Nuestro ejército, aún batiéndose con coraje, se veía obligado a ceder y en muchos sitios ya sin orden. Se presumía que el final y el resultado estaban próximos. Tres días después de mi caída, corrió pareja experiencia (con mejor desenlace) mi inmediato sucesor, Miguel Zambudio. Esto lo he sabido por él mismo. Sobre el Campo de Llanes, cuando acababa de derribar un aparato enemigo en combate aéreo, su avión también resultó incendiado, salvando la vida al tirarse en paracaídas. Zambudio cayó en tierra de nadie y, aún herido, pudo escapar y reintegrarse a las propias filas.

A partir de ahí, según apuntan los datos conocidos, Ladislao Duarte se hizo cargo de los restos de la Escuadrilla de «Chatos» del ya condenado por indefenso Sector del Norte. La historia seguía su curso.

Los Alcázares, septiembre de 1981

MIGUEL GALINDO SAURA



LA MUERTE DE UN PILOTO MEJICANO



Creemos que sólo hubo dos pilotos voluntarios mejicanos que pertenecieron a la «Gloriosa» y los dos murieron en la guerra. Uno de ellos, de apellido Verduzco pertenecía a la escuadrilla 50 independiente de Natachas. Era un mejicano tipo, tanto en su modo de hablar como en su porte y su idiosincracia. Así, como el muy «macho», con su pistolón 9 largo, bien ostensible al cinto y sus botas altas, parecía mejor dispuesto a montar a caballo que en un avión. Digamos para honrar su memoria, —puesto que el calificativo creo que le gustaría—, que por su compostura era todo un «charro». Como persona, aunque bastante tratable, no aceptaba consejos ni sugerencias, lo que llamamos una cabeza dura.

Operación Brunete. Nuestra escuadrilla con base en Talamanca del Jarama la mandaba el entonces capitán Isidoro Jiménez; el alemán Walter Katz la segunda patrulla y el mejicano Verduzco, la tercera. El jefe de Estado Mayor, Gerardo Álvarez Prida, observador e ingeniero, una gran persona y de muy grata recordación, quien recientemente me dijo que estuvo buscando en Méjico los familiares de Verduzco, sin éxito.

Como todos los que estuvimos allí, recordamos que el frente de Brunete era muy caliente, por lo que los Natachas, que en la mayoría de los casos iban al frente sin protección de caza o con una protección insuficiente, estaban prácticamente indefensos contra los numerosos Fiats y la abundante antiaérea enemiga. Por ese motivo, se adoptó una táctica desesperada de salvación, que después por su eficacia, se siguió empleando en casi todas las escuadrillas de Natachas. Dicha táctica consistía en llegar al objetivo a la altura ordenada, que generalmente no era superior a los 3.000 metros, bombardear en una sola pasada, —momentos de máximo peligro—, pero después enseguida picar fuertemente con turbo sobrecompresor alcanzando la máxima velocidad hasta llegar a ras del suelo y así en vuelo rasante hasta casa, evitando el ataque de la caza y el tiro de la antiaérea. Sin lugar a dudas, fue un buen sistema que salvó vidas y aviones, pese a todos los críticos.

Verduzco era uno de ellos y no estaba de acuerdo con esa táctica, alegando que el turbo no debía ponerse a menos de tres mil metros y tampoco quería picar como los otros. Por ello, su patrulla siempre se quedaba alta y sola expuesta a todos los peligros.

Estando sentados en el comedor, teniendo al mejicano al frente, surgió la discusión sobre el mismo tema. Verduzco, dijo que él no quería estropear su «máquina» con esa maniobra y que consideraba una irresponsabilidad hacerlo. Nosotros le objetábamos que dada la peligrosidad del frente, era permisible, pues era preferible un pequeño desgaste de la «máquina» a ser derribados. Pero Verduzco no se dejaba convencer y repetía que era irresponsabilidad. Ya algo molestos le replicamos que tuviera cuidado con eso de no querer estropear la «máquina», pues cualquier día los Fiats le estropearían la cabeza y él sería el responsable, por lo que sólo lo lamantaremos por tu observador Arano y tus otros dos puntos, que sin tener la culpa pagarán las consecuencias de tu obcecación. Bueno, la que se armó. Verduzco se puso de pie, sacó su pistolón del nueve largo y dijo que nos iba a matar por haberle insultado. Nosotros quedamos tan sorprendidos que no sabíamos si sacar la nueve corto o quedarnos quietos. En sólo unos instantes intervinieron los compañeros Prida, Katz, Sánchez (el malaleche) y otros. Vino después Jiménez y lo amonestó. Al poco rato, todos quedamos tan amigos como siempre. Fue solamente el impulso del «charro» machote y bravucón, pero en el fondo una buena persona.

Al día siguiente de esta escena nos ordenaron el bombardeo de Sevilla la Nueva. Salimos sin protección de caza. La formación impecable y todos ojo avizor. Era una escuadrilla de jabatos experimentados. Bombardeamos y enseguida picado y turbo. Mientras las patrullas primera y segunda están ya a ras de suelo, la tercera con Verduzco a la cabeza se ha quedado alta y rezagada como de costumbre. Todos vimos horrorizados como se descolgaban doce Fiats y empezaban a dar pasadas contra los tres desamparados Natachas.

LA MUERTE DE UN PILOTO MEJICANO



El primero, cayó incendiado; el segundo, momentos después también y el tercero, lo mismo. Los tres se convirtieron en antorchas. El resto de la escuadrilla no pudo hacer nada para auxiliar a sus compañeros. Cuando terminaron con el último, ya casi estábamos llegando a nuestro campo. A Verduzco lo pudimos reconocer por sus botas y su pistolón, pues estaba completamente carbonizado, así como el observador Arano, un joven leridano lleno de simpatía y optimismo. De los puntos, salvó la vida un piloto que hacía su primer vuelo al frente, pero que quedó completamente desfigurado por las quemaduras. Todo pasó tal como se predijo el día anterior sentados en el comedor.

Ricardo Domingo y Bochaca
Capitán de Aviación

ANÉCDOTA CURIOSA

En el esplendor azulado del éter, volando a velocidad de crucero en mi R-Z formado en cuña con el resto de la escuadrilla y de regreso de un servicio de bombardeo al frente de Extremadura, manipulaba los instrumentos de a bordo, cuando un giro del avión sobre el ala, me hizo perder un guante con manopla de mi equipo de vuelo. Distinguí como el guante desaparecía a gran velocidad por la inmensidad del espacio y sin posibilidad de recuperación.

La gran casualidad, o curiosidad, fue que dicho guante en su caída lo vieron unas mujeres y niños labriegos que faenaban por unos campos muy próximos a un cortijo, donde la citada prenda de abrigo cayó posándose dentro el patio del corral de la casa. Aquella sencilla gente que desconocía por completo la aviación de 1938 e influenciados por la sicosis de la guerra civil, sin ningún varón mayor en la familia, por estar incorporados a las milicias, creyeron que el guante era o podía ser un artefacto o bomba mortífera lanzada por aviones facciosos. Permanecieron en el campo agrupados sin coraje para moverse varias horas, ni atreverse a entrar al cortijo. Al caer la tarde, llegó el hijo mayor de la casa con dispensa militar para pernoctar en su casa, siendo casual pertenecer el joven al Arma de Aviación como soldado destinado a un aerodromo del grupo de Natachas que operaba en aquella zona de la Mancha.

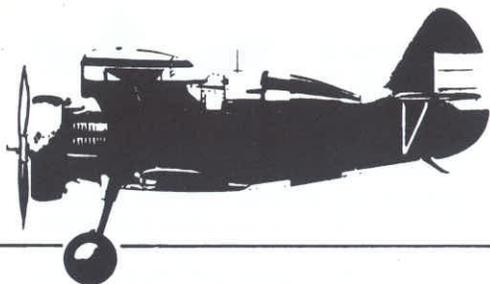
El soldado extrañó encontrar todavía al atardecer a las mujeres y niños cobijados en el campo y más cuando alarmados le hicieron señas para que no entrara al cortijo. Llegado hasta el lugar, le explicaron sus miedos y precauciones, mas el muchacho por su experiencia y conoedor de la aviación, les calmó primero y les hizo patente que el objeto lanzado o caído no podía ser peligrosos, ya que de ser un artefacto activo, el tiempo que mediaba de la caída a la hora de su llegada, hubiera explotado sobradamente.

Aún con precaución, se dirigió el grupo al cortijo y después de una simple busca hallaron en el centro del patio el incognito artefacto: MI GUANTE DE VUELO.

El joven soldado reconoció enseguida el objeto, un guante de aviador; quedó el resto de personas con gesto de sorpresa cómica al darse cuenta de su error. Finalmente, por los informes sacados del grupo de campesinas, dedujo que la citada prenda podía pertenecer a un tripulante del grupo de Natachas. Recogió el guante. A la mañana lo devolvió a la Jefatura del Estado Mayor del Grupo 30 en Valdepeñas, de allí, pasó nuevamente a mi poder al haber dado yo parte de la pérdida al jefe de escuadrilla llegado al aerodromo terminado el servicio. Con estos mismos guantes de la casual anéctoda, aterricé en Barajas el día 29/3/39 y allí los perdí para siempre con el resto del equipo de vuelo incautado por las Fuerzas Aereas Franquistas.

Fue un caso bien curioso, verídico, de los muchos de guerra que sin ser sobresaliente puede contarse por su insolitez.

Luis Negra Escuder



nuestros viejos aviones

Al igual como en Boletines pasados, que hemos dedicado un espacio al recuerdo de los aviones que tripulamos durante la guerra civil, esta vez es obligado comentar la simpática silueta del NATACHA y RASANTE y para ello nos limitamos a reproducir lo que en el mes de septiembre de 1977, publicó "Alas Plegadas" y, también, aprovechamos la oportunidad, para rendir homenaje a Salvador Pomés, que gracias a sus narraciones hemos podido hacer memoria del KATIUSKA, CHATO y MOSCA.

NATACHA y RASANTE

"ALAS PLEGADAS" no os ha olvidado. Siempre habéis figurado en el lugar de honor que os corresponde en la portada de nuestro Boletín. A todo lo largo de nuestra guerra cumplisteis con gloria las misiones que os encomendaron.

Seguramente por la silueta y color verdoso de la pintura los facciosos os llamaban "Papagayos", ejercitándose en el tiro con las baterías alemanas del 8,8 hasta, según ellos, derribar más "pájaros" que jamás se pudieron fabricar.



Aparato del Jefe de Escuadrilla Alfredo Cervera

Esa mentira quedará aclarada cuando todo el mundo pueda conocer la verdad, pues hasta la fecha son ellos los únicos que la han podido decir.

Para nosotros, la verdad es muy distinta. Mejor que yo pueda demostrarla, leer lo que dice el compañero Hernández Chacón, en el artículo que publicamos. Sus informes no los ha recogido en los estados mayores, ni en los archivos. Son informes de primera mano: vividos combatiendo.



nuestros viejos aviones

Indiscutiblemente, lo que está bien demostrado es que los Natachas y Rasantes fueron unos de los mejores bombarderos que participaron en nuestra guerra, en la que recibieron el bautismo de fuego y estuvieron presentes desde últimos de 1936 hasta el final de la guerra.

"RASANTE R 5. - Derivado del prototipo construido por Polikarpov en 1927, el R-5 fue tirado a miles de ejemplares (4.500) de los que 31 llegaron a España. El Rasante R-5, es un monomotor, sesquiplano, equipado con un motor M 17, 12 cilindros en línea, 680 c.v., hélice bipala en madera, dos depósitos de carburante situados entre la cabina del piloto y el tabique cortavientos.

Se han hecho varias versiones del R-5: el torpedero monoplaza R-5 S, reconocimiento naval R-5 T, hidroavión con doble flotador y motor M 17 B. En la última guerra mundial se les ha empleado con 8 lanza-cohetes fijados en el plano inferior. Los soviéticos los utilizaron hasta 1944. Igual que el Natacha, era un avión de una gran solidez, muy seguros y podían resistir todas las dificultades. Sus motores aguantaban sin oscilación regímenes elevadísimos.

Avión de reconocimiento y bombardeo ligero, se le empleó igualmente como avión de asalto y combate. Armados con 4 ametralladoras de tiro rápido en los planos, regladas en convergencia, formados en V de 5, 7, 9, u 11 aparatos, a ras del suelo, aprovechando el relieve del terreno para presentarse por sorpresa, efectuaban los ametrallamientos y bombardeos con bombas a explosión retardada con una gran precisión y el mínimo de pérdidas. De esta forma, fueron bombardeados y ametrallados aeródromos enemigos, destruyendo en el suelo 6 Junkers, 3 Savoia y otros aviones, destacándose sobre todo los realizados en vuelo rasante en la Casa de Campo, el Jarama, Guadalajara y por último Brunete.



Dada su vulnerabilidad, fueron retirados del servicio diurno, dedicándoles al vuelo nocturno y protección de la Flota, para lo cual llevaban una carga de profundidad muy potente, prestando magníficos servicios.

Los campos de aterrizaje del Rasante, como para el Natacha, debían tener por los menos 700 m., para poder despegar cargados.

A pesar de ser el más anticuado de los aviones enviados por la Unión Soviética, el R-5 prestó grandes servicios y sus tripulaciones estuvieron a la altura de sus compañeros de Chatos, Moscas, Katiuskas y Natachas.

"NATACHA" R Z. - Proyectado por D. S. Markov y A. A. Skarbov en 1935. Derivado del R-5, modernizado y más potente. Motor AM 34 N, 750 c.v., sesquiplano, biplaza, hélice bipala metálica, 2 depósitos de carburante en el fuselaje de 230 l. y dos situados en la parte central del plano superior (nodrizas) de 120 l. cada uno. El depósito de aceite con capacidad para 75 l. —Las otras características técnicas, lo mismo que las del Rasante, las damos más adelante, pero quiero precisar que lo que principalmente ha caracterizado al Natacha durante toda la guerra ha sido la magnífica precisión de sus bombardeos, efectuados casi siempre a alturas inferiores a los 1.000 m.—



nuestros viejos aviones

También debo precisar la perfecta maestría con que sus escuadrillas, despegando de bases diferentes, se agrupaban en vuelo para conjuntamente atacar el objetivo designado. El ataque se efectuaba en escalón, dejando un margen individual de maniobra, guardando siempre una estrecha formación para evitar la infiltración de la caza enemiga al poder cruzar los fuegos defensivos.

El visado de bombardeo se efectuaba individualmente, a una señal del jefe de patrulla, desde cada avión en una sola pasada. La lentitud del aparato era compensada por la veteranía y experiencia de sus tripulaciones, compuestas por excelentes pilotos y magníficos ametralladores.

Generalmente iban protegidos por los Chatos. Terminado el bombardeo, con el clásico picado a fondo de los Natchas, los Chatos evolucionaban por encima para proteger su retirada, o bien descendían para a su vez ametrallar las líneas enemigas. Con una protección correcta de Chatos, los Natchas han sido raramente atacados.



ARMAMENTO. - Los NATCHAS R Z, estaban armados de 1 ametralladora PV-1 fija, tirando a través de la hélice y de 1 SHKAS 7,62 m/m., 800 disparos, móvil, en la cabina del ametrallador. Podía cargar 8 bombas de 50 kg., ó 4 de 100 kg., ó 2 de 250 kg., suspendidas en el plano inferior, o el equivalente en bombas de 25 kg.

El RASANTE R 5, disponía de 4 ametralladoras SHKAS 7,62 m/m., 800 disparos, fuego frontal convergente y 1 ó 2 gemelas del mismo calibre y cadencia de tiro. Igualmente podía cargar hasta 400 kg. de bombas.

CARACTERÍSTICAS

| | NATCHAS | RASANTES |
|---------------------------|----------------------|----------------------|
| Envergadura | 15,20 m. | 15,50 m. |
| Longitud | 9,72 m. | 10,50 m. |
| Altura | 3,45 m. | 3,60 m. |
| Superficie alar | 42,52 m ² | 50,20 m ² |
| Peso en vacío | 2.007 kg. | 1.915 kg. |
| Peso total | 3.200 kg. | 2.800 kg. |

PERFORMANCES

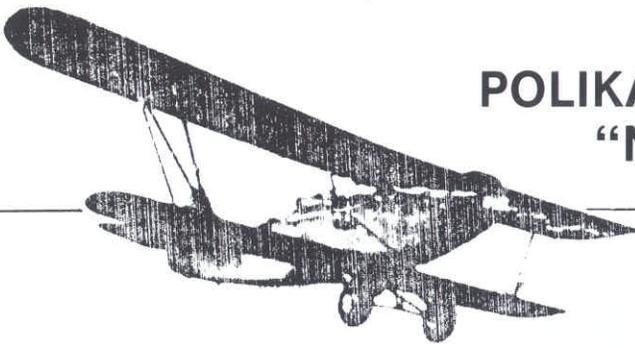
| | | |
|-----------------------------------|------------|------------|
| Velocidad máxima | 290 Km./h. | 246 Km./h. |
| Velocidad de crucero | 220 Km./h. | 200 Km./h. |
| Velocidad de aterrizaje | 110 Km./h. | 100 Km./h. |
| Velocidad de despegue | 110 Km./h. | 100 Km./h. |
| Autonomía de vuelo | 1.000 Km. | 1.100 Km. |
| Techo máximo | 7.500 m. | 6.500 m. |

A la memoria de todos, quiero traer el recuerdo de los compañeros perdidos en la lucha. Forman PLANA MAYOR en la historia de España, por su valor y la grandeza de los ideales que defendían.

"NATCHAS", "RASANTES", "CHATOS", "MOSCAS" y "KATIUSKAS". Aviones leales a la República Española. Fuisteis las verdaderas fantasías idealistas de nuestra guerra, ingeniosos poetas de los aires de nuestra España agrupados en Escuadrillas.

Salvador Pomés

POLIKARPOV R-Z "NATACHA"



Desde que terminé el curso de piloto, 7 de junio de 1937, estuve volando varios tipos de aviones, hasta julio de 1938, que me mandaron al Cuadro Eventual para que practicara en el NATACHA, desde un principio observé que para volar este tipo de avión era necesario muchos reflejos y buen juego de pies, ya que si en el despegue derrotaba algo, era muy difícil colocarlo en la recta y terminaba en caballito. Sin embargo, en vuelo era muy manejable y de los pocos aviones, en aquellos tiempos, que llevaba en el cuadro de mandos aparatos controladores para vuelo sin visibilidad.

Del Natacha, dice Salas Larrazabal: "Ventre blando y cabeza dura", también dice que disponía de una ametralladora de morro que disparaba 800 disparos por minuto, (cuando yo ingresé en la 4.ª Esc. sólo llevaba la de la torreta, la que manejaba el Ametrallador, y ésa sí, disparaba 1.800 disparos por minuto), por lo demás, estoy bastante de acuerdo con el Sr. Salas L., aunque debo confesar que yo volaba muy a gusto en él, tanto, que cuando subía y ponía en marcha el motor no existía, para mí, otro mundo.

Pude enterarme por el que fue mi Jefe y querido compañero, Hernández Chacón, así como por otros veteranos: G. Camacho, G. Baños, P. Sacristán y... una larga lista de amigos, veteranos que volaban el "NATACHA" desde su llegada a España, febrero de 1937, que con este avión habían estado en todos los frentes, menos en el sector del Norte y no porque no se intentara; pero no fue posible llegar allí.

En aquella época había ya muchos aviones que superaban técnicamente al Natacha y participaban en nuestra guerra, ya que aquí se probaron los modelos más avanzados de aquellos tiempos; más no cabe la menor duda que nuestro Estado Mayor supo sacarles un gran partido.

Es sabido que el R-Z "NATACHA" era una prolongación del Polikarpov R-5. En 1935, Polikarpov encargó a los ingenieros: D. S. Markov y A. A. Skabrow para que diseñaran un tipo de avión que se semejara al R-5; pero con una mayor potencia, el R-5 llevaba un motor M-17b, de 12 cilindros en línea que desarrollaba una potencia de 500/680 CV. Mientras que el R-Z "NATACHA" un motor M-34, de 12 cilindros en V a 60° que desarrollaba una potencia de 750/820 CV., otros de los muchos detalles que distinguían al "NATACHA" del R-5 eran los dos depósitos suplementarios de 122 litros, que llevaban acoplados en la sección central del plano superior, muy útiles para evitar fallos en el despegue, ya que la gasolina se deslizaba hasta el motor por el principio de la presión hidrostática, estos, claro, se usaban en el despegue o en alguna emergencia, en vuelo de crucero se conectaban los depósitos alojados en la parte inferior del fuselaje: dos depósitos de 230 litros cada uno. También era muy práctica la magneto manual de lanzamiento que se podía accionar desde el puesto del piloto.

Cuando el **29 de marzo de 1939, entre las 10 a las 11 horas de la mañana**, deje a un lado del campo de aterrizaje, en la Base de Barajas (Madrid), aquel avión con el que fui a presentarme, en formación con la 4.ª Escuadrilla, me pareció que algo de mi propio "ser" quedaba con él, es muy difícil de explicar; pero estoy seguro que los que fuísteis protagonistas de aquella tragedia me comprendéis.

Enguera, 4 de septiembre de 1981

JOSÉ ASEs



ACTOS DEL 43 ANIVERSARIO DE LA BATALLA DEL EBRO

El día 6 de septiembre de 1981, promovido y organizado por ADAR, se celebró el ya tradicional homenaje a las víctimas de la Guerra Civil, en el monumento erigido en su memoria por los Aviadores de la República, en la capital de la Terra Alta GANDESA (Tarragona).

Con mayor asistencia que nunca, empezaron los actos en la Cooperativa Vinícola, donde sin tasa se obsequió con pastelería y vinos de la comarca a todos los asistentes.

A las doce, al pie del monumento situado al lado de la Cooperativa de Gandesa, tuvo lugar la ofrenda de flores, pronunciando discursos el senador Rafael Nadal; el jefe de los servicios de sanidad del Ayuntamiento de Barcelona, Felip Solé Sabarís; el presidente de la Fraternidad Democrática de Militares del Ejército de la República, Antonio Beltrán; nuestro presidente Jaime Mata Romeu y el alcalde de la ciudad, don Joaquín Jardí, que cerró el acto con emocionadas palabras, y al que nuestro presidente le impuso nuestra insignia más preciada: las alas de piloto de honor de ADAR.

En los parlamentos se glosó la importancia del sacrificio de todos los que allí y en la contienda murieron, porque estalló la Guerra Civil y porque nunca debe repetirse otra lucha entre hermanos. Jaime Mata insistió en que un día debe rendirse el gran homenaje que merecen las Brigadas Internacionales, que en defensa de la Libertad y la Democracia, dejaron enterrados en España la mitad de sus efectivos y el ochenta por ciento, fueron heridos.

El acto, terminó con una fraternal y muy emotiva comida que reunió a 190 personas.

Este acto de Gandesa, que cada año promueve y organiza la Asociación de Aviadores de la República, pretende recordar y poner de relieve la lección que nos transmiten todas las víctimas de la Guerra Civil Española. Que este recordatorio sea un paso importante que nos acerque a la Reconciliación y ayude a romper el mito de las dos Españas irreconciliables, este paso, con decisión y con perseverancia, debemos darlo los que defendimos y defendemos la Democracia.

Creo firmemente que la defensa de la Paz, la Fraternidad, la Justicia y la Cultura, puede ser la labor más noble y positiva, después de cumplir debidamente con los fines estatutarios de la Asociación, que podemos y debemos desarrollar.

Antonio Vilella

ACONTECIMIENTO CONMEMORATIVO



A un gran acontecimiento conmemorativo fue invitada una Delegación de ADAR por el Comité de Veteranos Luchadores antifascistas de la R.D.A., a varios actos que se iban a celebrar, entre el 10 y 13 de septiembre, en Berlín.

Sería necesario todo este Boletín, para narrar la trascendencia de los actos celebrados, como el que se hizo en memoria de las víctimas del fascismo, así como las visitas efectuadas a diferentes lugares y hechos, pero limitaré este escrito al acto celebrado en conmemoración del 45º Aniversario de la Constitución de las Brigadas Internacionales Alemanas que lucharon en la guerra de España por la Libertad y la Democracia.

Además de Cervera, por la Delegación de Murcia, y yo por la Directiva de ADAR, nos encontramos a nuestra llegada a Berlín con 4 compañeros de la Asociación de Ex-presos Políticos, 2 de la Liga de Mutilados y ex-brigadistas de todas las partes del mundo, entre ellos, muchos conocidos nuestros que han asistido a los actos de Gandesa.

En el aeropuerto de Berlín-Schoenefel, nos recibió nuestro conocido Kurt Höfer, ex-brigadista y secretario de organización; luego ya en el Hotel nos presentó a Karl Kormes, embajador en el Ecuador, a Fischer-Sterman que estuvo en la DCA, que harían de intérpretes durante nuestra estancia; Jrmgard Rese, de Relaciones Internacionales; Ernst Buschmann, Secretario de los Brigadistas de la RFA, y muchos más de una lista interminable.

El primer acto se celebró en el Gran Teatro Cosmos, con asistencia de miembros del Gobierno, el Presidente del Comité Otto Funke; Iwan S. Katyschkin, General y miembro del Comité de la URSS y Kurt Erlebach, Secretario General del FIR de la RFA. A todos ellos saludamos.

El gran local repleto de ex-combatientes —unos 500—, estaba adornado con un gran emblema de las Brigadas Internacionales Alemanas. Una banda de música militar y un coro del Ejército amenizaba este extraordinario espectáculo.

Inauguró el acto el miembro del Gobierno, Kurt Hayer, ex-brigadista y Secretario de ZK der ZED, con un gran discurso, donde resaltó la gesta de aquellas Brigadas que con heroísmo y disciplina dieron una gran lección al mundo. Recordó que a pesar de los años transcurridos, sigue hablándose de aquellas Brigadas que al grito de ¡No pasarán!, combatieron por la Libertad y la Democracia. Finalmente, se guardó un minuto de silencio.

A continuación, la Banda de Música y los Coros dieron un recital de marchas y canciones populares de la Guerra Civil Española coreadas por todos los asistentes. Cerró el acto, el Presidente Otto Funke.

Al día siguiente, se desarrolló en el monumento erigido a los muertos de las Brigadas Internacionales, una gran concentración de jóvenes y ex-combatientes junto con las primeras personalidades, donde fueron depositadas varias coronas de flores y desfile ante el monumento, amenizado por una Banda Militar y una compañía del Ejército.

Actos como este que enaltecen a los hombres que lucharon en España contra el fascismo, son dignos de recordar y de no olvidar, porque en la mente de todos nosotros persiste el reconocimiento a su heroísmo.

Por ello, en nombre de ADAR, quiero agradecer al Presidente del Comité de Veteranos luchadores Otto Funke, a Kurt Höfer, Karl Kormes, Fischer y organizadores, su invitación a estos inolvidables actos.

Gracias.

J. Gil Guerola
Secretario General

¡TE RECORDAMOS!

Ayer empezábamos a respirar aires de libertad... libertad que hoy se encuentra amenazada por personas cargadas de fuerte dosis de nostalgia que añoran un funesto pasado. Estas personas se aferran en seguir empleando fórmulas que perpetúan el hambre, las guerras y la injusticia social.

Hoy, en estos momentos, nada fáciles para la incipiente democracia, estás presente en nuestra memoria: Eduardo Claudín.

Cuando guiabas tu nave alada por encima de vaporosas nubes con olor a pólvora y a incienso: (macabra y repulsiva procesión que los mercaderes nazi-fascistas con sus mortíferas armas enturbiaban la limpia y fresca libertad que diariamente salías a defender). Hoy, repito, estás en nuestra memoria.

Creo recordar, (mi memoria se resiente), que fue un cinco de julio. Un disparo lanzado desde el puesto de mando dibujó una parábola luminosa. Fue la señal de partida. Sí, pude ver como secabas tu rostro que, momentos antes, habías chapuzado para combatir el calor asfixiante. Todo fue rápido; como siempre sucedía. Nadie pudo pensar que en aquel servicio iban a truncar brutalmente tu vida.

Eduardo Claudín, tu caíste, pero has vencido, porque dejaste tu vida en acto de servicio. Bella ejecutoria al servicio de la libertad y de los oprimidos. El absurdo de tu sangre derramada sirvió para marcarnos para siempre, el verdadero camino para la lucha por la victoria de la paz y la conquista de una vida mejor.

A ti y a los camaradas que, como tú, dieron sus vidas por la victoria de la paz y la libertad: estáis siempre en nuestra memoria.

José Veguillas Larios Sargento mecánico, 1.ª escuadrilla, grupo 21, moscas.

**El Boletín informa:
Queda abierta la suscripción del mismo,
para el año 1982.**

Detalles en nota aparte

A UN BUEN JEFE Y MEJOR COMPAÑERO

Recordemos el 25 de agosto. Una fecha que a casi ninguno de los que componíamos la 4.^a Escuadrilla del Grupo 30, dirá nada, pero tengo la completa seguridad que al decirnos que en este día cumplió 73 años el que fue durante bastante tiempo nuestro Jefe de Escuadrilla, Chacón, le dedicaréis un cariñoso recuerdo y os uniréis conmigo para desearle disfrute de mucha alegría, junto a sus familiares, y que su vida se vea prolongada durante muchos años.

Sin intención ninguna de halagarle, desde estas líneas, yo y todos los demás, que en días lejanos ya, estuvimos bajo el mando, le ofrecemos nuestro cariñoso recuerdo, como buen Jefe que fue, al que admirábamos por su valor y queríamos por su buen compañerismo.

Un Jefe que siempre nos supo conducir en los servicios que realizábamos de una manera sabia para el logro que las misiones encomendadas. Audacia, valor y camaradería, fueron sus virtudes más descollantes.

Sin hacer nunca alardes de su rango militar, supo con su forma de proceder amigablemente crear dentro de la Escuadrilla un clima de disciplina y respeto mutuo que nos sirvió para estar unidos, aún en momentos difíciles como fueron los de la noche del 28 de marzo, en Almansa.

¿Quién de nosotros no recuerda a Chacón en vuelo al frente de la Escuadrilla? La confianza que nos daba era tal, que nunca nos parábamos a pensar en el peligro a que nos exponíamos al realizar nuestras misiones de bombardeo con aquél aparato tan lento. El saber que él iba delante, era suficiente garantía de éxito.

En alguna ocasión, alguien de la Unidad, —creo recordar que fue Ferrer—, Sargento Ametrallador Bombardero, lo apodó cariñosamente “EL HUEVAZOS”, como queriendo enaltecer más su valor, temple, temeridad y hombría.

Siempre fue sobrio y moderado, y muy escaso en palabras, hecho este que compensaba con su gran personalidad.

Hoy, después de 42 años, vive muy feliz con su esposa e hijos. Sus sienes se ven adornadas por cabellos grises, que cual hebras de plata realzan y dan valor y experiencia a su persona.

Aquel joven de 31 años, parco en palabras, ha asimilado la diplomacia y el saber que con el paso del tiempo se adquiere. Hoy es un buen conversador, excelente compañero y luchador infatigable en defensa de todo lo que redunde en beneficio de los demás. Así fue y así sigue siendo este hombre, que al igual que todos los demás, ofreció al enemigo todo a cambio de nada.

Creo, compañeros de la 4.^a, que esta felicitación es el mejor regalo que en su cumpleaños podemos ofrecer a este hombre que un día tras otro, nos supo conducir con éxito en la lucha por la libertad y en la obediencia hasta el último momento a un Gobierno legalmente constituido.

No creo que el contenido de este artículo, sirva para que alguien crea que es rendir un culto a la personalidad, sólo está inspirado en el reconocimiento a unas virtudes que yo particularmente nunca tuve.

Alicante, julio 1981

León Montoya

CÓMO SURGIÓ UNA CANCIÓN...

Respondiendo al compañero y amigo R. Domingo Bochaca, respecto a la canción, no le contradigo. Falta la suya: (Popeye).

Quiero recordarle lo de «bisoño» al amigo Bochaca. La primera vez que nos encontramos fue en Tomelloso (Ciudad Real), donde formábamos el Grupo 25 de Natachas, hacia el mes de mayo de 1937. Yo salí en la 3.^a Escuadrilla, Cpt. Montalbán hacia Balaguer (Lérida), en el mes de junio. El 11 de julio, mi patrulla fue derribada en Huesca, yo derribé dos «Fiats» y fui herido. A primeros de agosto, me incorporé a la 50 Escuadrilla, en Villar del Arzobispo (Valencia). Desde esta ciudad, al día siguiente, salimos para Celrá (Gerona), y la patrulla, que yo recuerde, se componía de: Sánchez (Jaime Iser - J. J. Resina), (Palma - Antón). Después, nos integramos a Castejón del Puente (Huesca), donde salí con Griñán y pasó el acontecimiento, un buen recuerdo, pasando a la 3.^a Escuadrilla, Grupo 30 y siempre en compañía de mi querido amigo Griñán, realizando bien nuestro cometido. Más tarde, con los Grumman, también junto a Griñán, recordando aquellos buenos tiempos pasados de aquella juventud. Y ahora, nos abrazamos todos los años, recordando los tiempos aquellos.

Cástor Antón Pérez

Tte. A. Bombardero

SUCEDIÓ EN TOTANA

Al igual que otros muchos compañeros, pertenezco a una de las últimas promociones de Pilotos, llegadas de la URSS, quizá fuera la última, que no tuvimos, y no por falta de ganas, la suerte y el honor de recibir el bautismo de fuego.

Fuimos destinados a la Escuadrilla de Reentrenamiento de Polimotores con sede en Totana. Allí hacíamos vuelos diarios en la González Gil, como en el Dragón Rápido, hacíamos formación, vuelo sin visibilidad, etc., y así discurrían nuestros días sin pena ni gloria, en espera de recibir el ansiado material, tantas veces ofrecido y siempre escamoteado por nuestros queridos vecinos y amigos franceses.

Entre los pilotos que allí estábamos, había uno que de apellido se llamaba SOLA. Pues, bien, sucedió que un día al volar una González Gil, un compañero, —cuyo nombre no recuerdo—, dejó un momento la avioneta parada y con los mandos en perfecto orden de parada.

Pero, como el diablo todo lo enreda, quiso que los mandos se adelantaran y la avioneta empezó a andar y girar sobre su eje de gravedad, quiero decir, que daba vueltas sobre sí misma.

En este momento, el Comandante Ramos, que mandaba en aquel entonces esta Escuadrilla, se lió a soltar improperios, y creo que hasta algún que otro taco, sobre el piloto que manejaba la avioneta en cuestión.

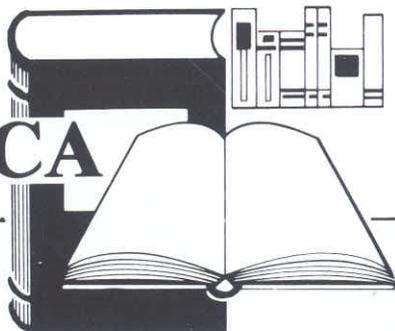
Mas, entre todos los que presenciábamos el acontecimiento y a grandes voces, le decíamos: ¡Mi Comandante, si está sola! ¡Si está sola!

A lo que él contestaba: —Precisamente por eso, porque está SOLA ¿Qué hace ese tío que no es capaz de dominarla? A lo que reiterativamente contestábamos: —¡Que está sola! ¡Que está sola! Vamos, que no hay nadie.

Por fin, pudimos deshacer el entuerto, acercándonos a la avioneta por los planos de cola, para subir a la cabina y pararla definitivamente.

TRAVASOS, Piloto de Katiuska

BIBLIOTECA



Libro procedente de un donativo: AL POLO NORTE EN AVIÓN

Autor: Roald Amundsen

Este interesante libro editado en 1926, relata que desde que los hermanos Wright realizaron su primer vuelo, inauguraron una nueva era en la historia de la aviación y a partir de entonces, fue cuando los grandes exploradores de las regiones polares que realizaban sus viajes utilizando únicamente buques y trineos arrastrados por perros, se pensó por primera vez en utilizar la aviación para dichas exploraciones, factor que inició en 1914 el explorador Amundsen con su primer avión, un FARMAN equipado sobre skis.

Como en una novela de aventuras, el explorador polar Amundsen relata las primeras experiencias en la utilización de aviones en el Polo y uno queda sorprendido de los extraordinarios avances de la tecnología en todos los aspectos, pues en casi 55 años, se ha pasado de aquellos aviones, a los grandes reactores, que por la ruta polar, buscando las distancias más cortas, y se da la vuelta al mundo en pocas horas.

La elección técnica entre diferentes tipos de aviones que existían en el año 1926, fue un DORNIER-WAL, ya que en el estudio preliminar se eliminaron los aviones montados en skis; los hidroaviones con flotadores y se adoptó finalmente los hidroaviones con casco, por las condiciones climatológicas y el medio del Polo. En aquellos tiempos también se realizaban pruebas de dirigibles y en concreto, en Roma, se experimentaba con el "N-I". En fin un libro que relata las expediciones de este gran investigador, que para los estudiosos de la historia, verán que aquellos grandes logros, fueron siempre llenos de peligros y penalidades.

S. F. Martí

Libros adquiridos: LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

Se trata del contenido de la exposición itinerante, organizada por el Ministerio de Cultura, Dirección General de Bellas Artes, Archivos y Bibliotecas, Subdirección General de Archivos, que con un contenido narrativo y una colección de fotografías, nos comenta la época de los años 1936 a 1939, con referencia al Arte, Cine, Carteles, Fotografía, Prensa, Numismática, Filatelia, Armas y Uniformes.

Con referencia a las aportaciones de películas de la guerra de España, la labor ingente de recogida y clasificación de todo lo que se rodó durante la guerra, fue evidentemente, filmar la Historia, historia que a través de televisores se pasa durante la exposición.

Sobre los carteles de la guerra de uno y otro bando, no ha sido valorado en su justa magnitud, ya que dentro del contexto propagandístico se hicieron verdaderas obras de arte. En el capítulo de la fotografía, importantes fotógrafos se lanzaron a la aventura de captar imágenes para la historia y entre ellos existe el testimonio gráfico de un Robert Capa, Alfonso, Centellas, y un largo etcétera, así como la prensa gráfica, numismática, con el papel moneda que se imprimió en cada ayuntamiento, la filatelia y el armamento que se utilizó en las dos zonas y un pequeño capítulo dedicado a lo que fue la aviación militar.

Evidentemente se ha dado el primer paso para que las nuevas generaciones conozcan lo que fue este acontecimiento histórico de primera magnitud, que tanto influyó en la vida de millones de personas y que nunca se llegará a escribir una historia definitiva e imparcial a la realidad de los hechos pasados.

De todas maneras la iniciativa de esta exposición, sólo cabe dedicar públicamente el homenaje de nuestra gratitud de los que fuimos protagonistas directos, a los especialistas y colaboradores que han trabajado para que esta exposición haya sido una realidad.

S. F. Martí

Tenemos una importante colección de libros, procedentes todos ellos de donativos y que nos fueron facilitados por los Brigadistas Italianos en San Merino (Italia) y en la URSS, con motivo del 45º Aniversario de la Guerra Civil Española y por gentileza de las diferentes Delegaciones del Comité Soviético de Veteranos de la Guerra.

Sería prolijo enumerar títulos y temas, ya que están escritos en diferentes idiomas y tratan temáticas que van desde el turismo a recuerdos de nuestra guerra civil.

Sería de desear que los estudiosos que puedan tener tiempo, dedicaran algún comentario para poder ofrecer un resumen de lo tratado, para publicar en nuestro Boletín.

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

El precio de un error

El día 2 de septiembre de 1981 se cumple el cuarenta y tres aniversario, en que la Aviación Republicana viviera un día de luto con la pérdida de nueve hombres y tres aparatos de bombardeo - Katiuskas.

Dando marcha atrás en el reloj del tiempo, hemos de situarnos en la fecha antes indicada.

El Estado Mayor de Fuerzas Aéreas, había ordenado un servicio, conjunto de la Aviación Republicana, sobre el frente de Extremadura, en el sector comprendido entre Fuenteovejuna - Los Blázquez - Valsequillo - Castuera.

En este servicio habían de tomar parte, de una forma sincronizada, las distintas escuadrillas compuestas de Moscas, Chatos, Natachas y Katiuskas.

La 4.^a Escuadrilla del Grupo 24 (Katiuskas) con base en Tomelloso (Argamasilla de Alba) se le adjudicó como misión el bombardeo de Monterrubio de la Serena.

A la hora prevista, aproximadamente las diez de la mañana, la escuadrilla despegó rumbo a su objetivo, debiendo recoger una escuadrilla de protección (Moscas) en el Aeródromo de Almodóvar del Campo.

La Escuadrilla de Katiuskas, al mando del Capitán Máximo Ricote, volaba en perfecta formación, surcando los aires de nuestro suelo hispano, para momentos después, situarnos sobre la vertical del campo de Almodóvar donde como estaba previsto se nos unió la esperada escuadrilla de Moscas, que al mando del Capitán Redondo, había de darnos protección.

Movidos por ese espíritu de perfección que nos dominaba a todos quienes pertenecíamos a la Gloriosa Aviación Republicana, volábamos en perfecta formación técnica, camino del objetivo, que no tardaría muchos minutos en presentarse ante nuestra vista.

Pronto la artillería antiaérea franquista empezó a dispararnos desde las proximidades de Benquerencín (Castuera).

Volábamos ya sobre campo enemigo, sin haber divisado ningún avión, tanto amigo como enemigo, lo que nos venía a demostrar de antemano que el sincronismo de la operación había fallado.

Los Moscas mandados por el capitán Redondo, a medida que íbamos profundizando en terreno enemigo, se iban desplazando hacia el lado derecho hasta llegar a abandonar la protección de los Katiuskas, (misión que se les había encomendado).

¿Qué les había movido a tomar aquella decisión? ¿Atacar las baterías que disparaban desde las sierras de Castuera? ¿Huir de las cortinas de antiaéreos enemigos? Fuese cual fuese la causa lo cierto fue que la Escuadrilla de Katiuskas quedó sin protección y sin ella se dirigió a cumplir su misión.

A nuestra vista, teníamos ya el objetivo, Monterrubio de la Serena.

Los visores de bombardeo, con su ángulo de tiro se encontraban ya en posición, y segundos después se producía el bombardeo.

Ninguna irregularidad se había observado hasta ese momento a excepción de los disparos de la antiaérea. Objetivo cumplido.

EL PRECIO DE UN ERROR

Han transcurrido solo unos segundos. La Escuadrilla se dispone a girar sobre el lado derecho. Yo he cerrado el "lucky". Me dispongo a observar los efectos del bombardeo, para lo cual era preciso tumbarte a lo largo del suelo de la cabina, y en esa postura se divisaba perfectamente los efectos del bombardeo. Perfecto había resultado ya que todas las bombas habían caído sobre el objetivo.

También veía desde mi puesto de observación la patrulla que volaba a mi izquierda, que ya fuera del viraje, enfilábamos rumbo a nuestro campo.

En ese momento empezó a tabletear la ametralladora del defensor de mi aparato Román Aragonés (la fiera) ya que era una verdadera fiera cuando se trataba de defender nuestro avión.

Unos segundos después, y un espectáculo estremecedor se puso ante mi vista. Los tres Katiuskas que formaban patrulla a mi izquierda explotaban al unísono, formando en el aire una nube de fuego, y restos entre los que difícilmente era posible definir cuales correspondían a los tripulantes de aquella patrulla.

Mi ametrallador seguía atacando a un enemigo que yo, desde mi torreta no veía. Ansioso de rabia me avalancé sobre mis dos ametralladoras esperando divisar a ese enemigo invisible para mí, pero los segundos pasaban; "la fiera" seguía disparando y segundos después abandonábamos el campo enemigo, dejando sobre él, nueve compañeros y tres aviones —tres Katiuskas—.

El Jefe de nuestra escuadrilla Máximo Ricote, también tocado en uno de sus motores, hubo de tomar tierra en Almodóvar y el resto de la formación, minutos después llegamos a Tomelloso.

Apenas había tomado tierra, el coche del Estado Mayor me abordó en espera de informes. —Nos han derribado tres Katiuskas. El Jefe de Escuadrilla ha tomado tierra en Almodóvar. Anamías San Juan quedó pálido como el mármol, al recibir la noticia. ¿Cómo ha sido? ¿Y la caza? Román Aragonés dio el siguiente informe.

Ya habíamos bombardeado, y habíamos salido del viraje, cuando como por arte de magia apareció un Fiat enemigo, que en su primera ráfaga debió de coger los depósitos de gasolina, y al hacer éste explosión, la onda expansiva debió afectar a los otros dos aviones que volaban totalmente pegados en la más perfecta formación en cuña. Formación que vive en mi recuerdo, como en mi recuerdo vive, aquel momento trágico en que perdisteis la vida:

Monzonis - Rueda - Alcoriza — Blas - Pazos - Aranda — Pavia - Cerezo - Nogueira. Vivís en el recuerdo de vuestros compañeros, que en el 2 de septiembre de 1981, os rinden el más sincero homenaje. ¿Fue un error? La historia lo dirá...

R. Aresté

4.ª de Katiuskas

¡COMPAÑERO!
colabora con tu donativo para el **BOLETÍN**.

LA VIEJA HISTORIA AERONÁUTICA DEL REY KAY KAY KAVUS Y OTROS PIONEROS DEL VUELO

A mi amigo, Jefe y compañero, Vicente Castillo Monzó

Todas las culturas y religiones han considerado el cielo como un habitáculo inviolable de los dioses. El hombre, desde sus comienzos, siempre intentó llegar a tan infinito y misterioso lugar utilizando su ingenio observando e imitando a las aves, únicos animales dotados para el vuelo.

Para centrarnos en este relato, tenemos que olvidarnos de Orville Wright, que ayudado de su hermano y colaborador, Wilbur, el jueves día 17 de diciembre de 1903, a las 10.35 horas, voló mas de 30 metros. La "travesía" había durado 12 segundos. El vuelo había sido corto, pero fue el primero en la historia de la humanidad en que una nave tripulada se había elevado del suelo por su propia fuerza, volando hacia adelante, sin perder velocidad, para aterrizar en un lugar tan alto como aquel en donde había despegado.

Olvidemos a los hermanos Wright. Olvidemos, por completo, a su antecesor e imaginativo Gustave Whitehead, quien todos los historiadores de la vieja Aviación no están de acuerdo que este pionero, de los imitadores de Ícaro, llegara a volar en su aeronave con motor en 1901. Los testigos presenciales tenían prejuicios y eran de poco fiar. No existe ninguna fotografía del avión de Whitehead en vuelo mecánico. La única foto que muestra el artefacto posado en tierra, una máquina sumamente frágil, sin la menor línea aerodinámica y con alas de murciélago que llevan dos hélices. El historiador, profesor Charles H. Gibbs-Smith, califica sus "vuelos" como "pura anécdota e invención".

Olvidado, también, el aviador cuentista Whitehead —por lo visto siempre han habido— y remontémonos a la antigua Persia. En un libro escrito hacia el año 1.000 a. C., por el poeta épico Ferdousi, titulado «El Libro de los Reyes», un rey llamado Kay Kay Kavus, que reinó hacia el año 1.500 a. C., quiso averiguar lo que existía en el mencionado "habitáculo inviolable de los dioses" llamado CIELO. Según la leyenda, los malos espíritus tentaron al pionero aeronauta rey persa a crear una nave voladora. Consistía en un trono de madera y oro al que fijó, en sus cuatro costados, unos largos palos que llevaban sujetas unas piernas de cordero en las puntas.

Cuatro poderosas águilas "alimentadas durante UN AÑO y UN MES con aves, carne asada y corderos enteros" fueron amarradas a las bases del asiento real. Cuando el hambre azuzó a los animales, éstas aletearon furiosamente para alcanzar las piernas de cordero haciendo ascender al rey Kay Kay y a su trono.

Como es natural, las águilas llegaron a cansarse y... el rey y su trono cayó a tierra "en un bosque chino". Humillado y dolorido el rey se dedicó a la "adoración de su Creador". Su caída enseñó al hombre que no fue creado para volar y el bueno de Kay Kavus se le conoció por el sobrenombre del REY INSENSATO.

Fue una lástima que nadie dijera a nuestro "compañero" Kay Kavus que si su invento fracasó por un "fallo animal", indiscutiblemente fue el creador del "vuelo en picado de un trono".

**LA VIEJA HISTORIA AERONÁUTICA
DEL REY KAY KAY KAVUS
Y OTROS PIONEROS DEL VUELO**



Estas fábulas no atemorizaron a los constantes hombres-pájaros de la Antigüedad. Dejando, aparte, el mito griego de Ícaro y su padre, Dédalo, y su sistema aeronáutico empleado para escapar de su prisión de Creta —con graves consecuencias para Ícaro— debemos pasar a los primeros "aviadores" de remotas épocas, cuyos nombres se empezó a conservar en los escritos.

Uno de los primeros, el sabio árabe Armen Firman, en el año 852 d. C., se colocó unas voluminosas ropas y saltó desde una torre en Córdoba. La "toma de tierra" —como es imaginable— fue algo violenta. Pensó, el pobre y buenazo, de Armen Firman, que sus ropas extendidas le posibilitarían un planeo, pero... aunque "los pliegues de su capa contenían bastante viento, el golpe contra el suelo, aunque no mortal" fue de aúpa.

Los que relatan los hechos, omiten las palabras, en árabe, que diría el bueno de Firman, cuando era retirado por las "asistencias", pero es posible que la palabra Alā se escuchara repetidas veces.

La España árabe presenció otro vuelo. Un médico andaluz llamado Abbas ibn-Firnas, alrededor del 875, mostró su habilidad aeronáutica ante un asombrado y populoso auditorio. El cronista dice "se cubrió de plumas, se puso un par de alas y tras subirse a una altura se arrojó al aire". Según testigos fidedignos presenciales, "voló un buen trecho cual si fuera un pájaro". Lo que no aclararon jamás los mencionados testigos, si el vuelo fue horizontal o en un "fuerte picado" con ruido al final. Algo debió pasar, Abba ibn-Firnas, médico y "aviador" al "posarse en tierra se lastimó gravemente la espalda".

Si los "aviadores" de aquella época fueron tremendos, los periodistas —llamémoslos cronistas— eran unos GENIOS —como algunos de ahora—; la crónica del suceso terminó con las siguientes elocuentes palabras "... Abba ibn-Firnas, se estrelló PORQUE no sabía que las aves descienden apoyándose en la cola y NO SE PROVEYÓ DE ELLA".

Termino esta recopilación de "datos aeronáuticos" de nuestros compañeros de antaño, pioneros de la pasión que todos sentimos por algo tan magnífico como es la AVIACIÓN.

Valencia, junio de 1981

Fernando Larios Giménez
Sargento Informador-Interpretador-Fotógrafo
1.º Escuadrilla, Grupo 26, Escuadra 11

NOTA:

Quisiera saber si nuestros "compañeros" Armen Firman y Abba ibn-Firnas, podrían estar acogidos al Decreto-Ley 6/78, de 6 de marzo, pues ellos fueron "aviadores" antes del 18-7-36, o... ¿también se encontrarían como los Aviadore**s** de la República ingresados después del famoso 18 de Julio?

Recuerdos humorísticos



¿Quién de los alumnos pilotos, que pasaron por la Escuela de Kirovabad (URSS), no recuerda a aquel simpático intérprete, Swartz?

Hombre de pequeña estatura, amable y servicial, judío (según creo) y originario de la América latina. Su castellano no era muy perfecto y, aunque nunca sus equivocaciones dieron lugar a sensibles consecuencias, sus frecuentes errores al tergiversar palabras, cambiarles letras o variarlas el género, producían la hilaridad de quienes tuvimos la oportunidad de escucharle.

Una de sus características era la de investirse de la autoridad del personaje al que traducía y así, se acrecentaba y su voz se tornaba campanuda cuando, al traducir una regañina de profesor a alumno, exclamaba: "¡¡Camarada... Ud. querer matar a profesor por no picar al **cortarle** el motor; no picar y Ud. matar a profesor, alumno y avión!!".

Protagonizadas por este buen Swartz, os contaré alguna de sus anécdotas.

ERROR DE ESTADO. — Aquellos buenos camaradas profesores rusos, aprovechaban al máximo el tiempo para inculcar más y más conocimientos técnicos a sus alumnos. No descansaban. Cualquier sitio era bueno para transformarle en aula: de pie, sobre las camas, sentados en el suelo, bajo un árbol... semejabán polluelos alrededor de su clueca. En aquella ocasión, la clase se improvisó en pleno campo, dentro del cajón que había servido de embalaje a un R-6. Cuando el profesor llevaba más de una hora repitiendo la misma lección, uno de los alumnos me pidió influyese para que el camarada profesor concediera un pequeño descanso y poder así salir del asfixiante cajón. Se lo hice saber al intérprete Swartz, habla éste con el profesor, cambian impresiones entre sí y, dirigiéndose a los alumnos, les manifiesta: "El camarada profesor me encarga os diga que aquél que esté **CASADO** salga de la clase". Nos quedamos asombrados, mirándonos unos a otros, sin comprender bien qué es lo que quería decir y Delfín Brito, único alumno casado que había en el grupo, se llevó un buen susto por si su estado civil resultaba un serio impedimento para continuar el curso. Pero pronto nos dimos cuenta que el bueno de Swartz había caído en uno de sus lapsus y todos salimos precipitadamente del cajoncito a respirar como desesperados el aire fresco del campo.

EL CONEJITO. — En los alrededores de uno de los campos de vuelo, a más de grajos y tortugas, se veían conejos. Uno de los alumnos logró capturar un gazapillo que, galantemente, regaló a Sonia, la joven intérprete que también nos auxiliaba. Esta, lo recibió con mucha alegría y lo metió en su bolso, dejando que asomase su cabecilla. Con el fin de gastarle una broma, en un momento de descuido otro alumno escondió al gazapillo. Cuando Sonia lo echó en falta, se apenó mucho y rogó se lo devolviesen. Swartz tomó cartas en el asunto y revistiéndose de gran autoridad, se dirigió a los alumnos increpándoles: "¡Camaradas, esto es una grave falta de cultura. Espero que, cuantos antes, devolváis a Sonia su **coñejo!**".

LO QUE VA DE RUMBO GEOGRÁFICO A RUMBA CUBANA. — Para las clases de navegación en Kirovabad, se valían de una gran brújula circular de madera, colocada verticalmente y accionada por una manivela que permitía al alumno girar la rosa orientable y, así, marcar el rumbo que el profesor le indicaba. Poseía su limbo fijo graduado, línea de fe, etc. El profesor señalaba al alumno el rumbo obtenido en el mapa y el alumno, a su vez, debía marcarle en la brújula moviendo la manivela. En este momento, intervenía Swartz quien, dirigiéndose al resto de los alumnos, les explicaba: "¡Camaradas! Mucha atención y verán como, rápidamente, el **agujo** toca la **rumba!**". Esto daba lugar a la gran juerga, en la que, incluso, participaba el culto comisario ruso.

En otra ocasión, traduciendo la lección del profesor, referente al engrasado del motor, Swartz lo describía de esta manera: "¡Camaradas! Vean cómo el aceite circular por las **tubas** para, después de engrasar bien el motor, va a caer en la **fonda** del **cartero!**".

Isidoro Giménez García

COSAS QUE PASAN...



LA IMPORTANCIA DE SER MUJER

Cierto alcalde de una ciudad importante, examinaba cierto día con su esposa un edificio en construcción, cuando, de pronto, un obrero les llamó aparte y dijo: —«María, ¿te acuerdas de mí? ¿de cuando salíamos juntos en nuestra juventud?»

Más tarde, el alcalde dice, bromeando, a su mujer:

—¿No te alegras de haberte casado conmigo? Quizá ahora serías la esposa de un obrero de la construcción...

—Eres tú quien debe alegrarse de estar casado conmigo —contestó María— Si no hubiera sido así, el alcalde sería ahora el obrero de la construcción...



EL MAMUT DE MAGADAN

En el verano de 1977, en el curso superior del río Kolimá, un conductor halló entre el hielo una cría de mamut. El hallazgo fue llevado a Magadán, donde lo colocaron en una congeladora. Los suelos de congelación perpetua de Siberia y Alaska son una especie de frigorífico natural, donde se conservan perfectamente y durante siglos, los cuerpos de animales que habían habitado estos parajes en la época glacial.



PALACIOS SUBTERRÁNEOS

Siete millones de personas admiran a diario el arte del Metro de Moscú.

En junio de este año, el Metro de Moscú ha cumplido cincuenta años. Ya tiene 184 km. de vía ferrea bajo la gran Ciudad. Unos siete millones de pasajeros lo utilizan diariamente. Cuenta con 115 estaciones, proyectadas por diferentes arquitectos, que han hecho de cada estación una obra de arte, un palacio en suma, donde hay una inmaculada limpieza y en donde nadie fuma ni arroja papeles en el suelo.

PENSAMIENTOS

Ya en mi sexagenaria edad, y con ese estado de ánimo de tranquila naturalidad que dan los muchos años, en la que se acepta con facilidad la paradoja, de que no todo el mundo alcanza a disfrutar de aquello que le es debido. Sino aquello que nos depara la deriva de esa nave humana, que es el hombre y sus circunstancias, como decía don José Ortega y Gasset.

Comienzo por citar lo que nos dice el catedrático Fernando Savater, en su magnífica novela "CARONTE AGUARDA" página 21. "El camino de la metafísica occidental, según comienza en Platón, y se afirma definitivamente en Aristóteles, consiste precisamente en salvar la identidad de las cosas. La esencia aristotélica no es más que la identidad a salvo, resguardada de los atentados que el ambiente material se empeña en realizar contra su pureza inmutable".

Y en su página última, nos dice también este mismo escritor: "Levi-Strauss ha demostrado sobradamente que los salvajes son tan lógicos como los programadores de ordenadores, y en el mismo sentido y de la misma manera. Podemos hacer las cosas más diversas, y hasta lo más opuesto. Pero las leyes lógicas son comunes a todos y patrimonio de ninguno. Vivimos de mil maneras distintas, pero la lógica será siempre el filtro a través del cual se nos dará el mundo".

Estas son las formas que la sabiduría de los antiguos griegos llamaron "FILOSOFÍA".

Por ello, si nos ponemos a meditar de manera deductiva y filosófica, podemos fácilmente estimar que la vejez no es más que una lógica y natural prolongación de la juventud, y la muerte de la vida. Y que ambas son consecuencia complementaria una de otra, y sujetas a esa **Ley Sacra Indú** de CREACIÓN, TRANSFORMACIÓN, Y AUTODESTRUCCIÓN. Y en cuyo ciclo todo se sucede infaliblemente.

Es asombroso, como también lo es el observar que en la mente de cada uno permanecen sus vivencias habidas, y que basta a veces con tan sólo cerrar los ojos, para revivirlas con prodigiosa intensidad fidedigna. Y que en cuyo cómputo cerebral no hay situación humana que realmente carezca de sentido. Pues hasta los trances aparentemente negativos de nuestra existencia, tales como, dolor, culpa, muerte, etc. cuando los afrontamos decididamente, descubren su auténtico valor real. Siendo quizás los propios errores y desgracias los esenciales vectores que definen y consolidan la personalidad. Pues hay un refrán que dice, que todo defecto genera su propia fuerza compensativa. El ciego, el mudo, el manco, el cojo, y también el loco, entre muchos más, nos dan muestra de ello.

Considerando todo lo expuesto y con una visión retrospectiva básica de las vivencias habidas durante la guerra civil española, en los años de mocedad. Circunstancia que lanzó a mi generación, entonces aún un tanto imberbe, a los riesgos de exaltar decisiones de inusitada y comprometida transcendencia, en medio de una desquiciada y desconcertante sociedad, que había llevado a la nación a un caos general.

Y que en tal situación, y movida por esa fuerza arrolladora del idealismo juvenil, capaz de aprovechar esta coyuntura revolucionaria en pro de ambiciones sociales, y lanzarse cual caballo desbocado por encima de los múltiples obstáculos del entorno circunstancial, hacia metas sublimes. Dando afloración a todo aquello que día tras día existencialmente había venido asimilando en el transcurso de su existencia, y que había encauzado la forma de ser de esta juventud.

Porque hay que haber vivido esa tensión coyuntural revolucionaria de liberación de prejuicios, para poder justipreciar el carácter del joven que opta en tal situación, por elegir la acción que estima más eficaz e idónea posible en defensa del bien común. Por comprender que naturalmente todo progreso precisa de esfuerzo y sacrificio, no duda en ofrecer su disciplinada dedicación a la vida militar, sabedor que tan arriesgada decisión lleva en si una gran responsabilidad.

Y sobre el paso por la guerra, podríamos citar lo siguiente. El gran escritor Albert Camus, premio Nobel de Literatura nos dice en su novela "La Peste": "Que todo hombre debía de vivir una guerra para estar seguro de que es capaz de dominar a la bestia interna que todo ser lleva dentro de sí. Y si ha logrado encauzar su acción hacia proyecciones de humana conciencia social, más allá de los razonamientos, suprimiendo lo supérfluo en pro de lo necesario".

Por todo ello, estimo de forma deductiva y teniendo muy en cuenta el basamento de ese ciclo sacro-indú, mantenedor de que todo en el mundo se crea, transforma, y autodestruye, para dar paso a otra forma nueva y vigorosa. Así como las Comunes Leyes de Lógica. Cuyo cómputo global me hace intuir que no está lejano ese cierto día en que se han de reivindicar los legítimos derechos correspondientes, a los componentes de aquella juventud, que formaron esa escalera jerárquica de mandos militares, de promocionada iniciación académico-militar del bando vencido del EJÉRCITO ESPAÑOL durante la Guerra-Civil, y sobre los que recayó el peso de la acción combativa en su mayor parte. Dando muestras más que suficientes de autenticidad y valía, en el campo de batalla. Haciéndose merecedores en cuanto a los del ARMA DE AVIACIÓN se refiere, al calificativo popular de «LA GLORIOSA» de la cual y como testimonio ahí están aún en vida ese aproximado millar de aviadores.

Mi modesta opinión es que en cuanto al EJÉRCITO ESPAÑOL, es incuestionable su básica singularidad. Pues se podrá hablar de bandos, tales como, Carlista, Isabelino, Franquista, Gubernamental-Republicano, etc. Pero como estamento militar tradicional de la NACIÓN es inmutablemente único.

Por todo ello, sus contemporáneos del bando vencedor, con quien desgraciadamente se midieron su combatividad, no deben de sentirse molestos, ni ajenos a tal reconocimiento de derechos y honores. Pues la dignidad del vencedor se enaltece y acrecenta con los honores del vencido, a la vez perfila su ética e imagen ante la posteridad, por medio de la Historia.

Por ello, estimo humildemente y con todos los respetos, que el EJÉRCITO ESPAÑOL actual, libre de prejuicios convencionales propios de la pasión y no del análisis, vea el problema más que como un desahogo político-social, como un asunto fundamentalmente ético. Pues por lo general, en todo en esta vida, los más anti, casi siempre suelen ser los ex. Comprendiendo que siendo el bando vencedor el sublevado, su razón se la da la Victoria. Y a tal respecto, alguien dijo, que la razón sin la fuerza es un mito; y la fuerza sin la razón una barbarie. Y siempre ha sido loable y digno de mención el mantener los principios básicos de fidelidad y disciplinado acatamiento al ESTADO, y más en los momentos transcendentales.

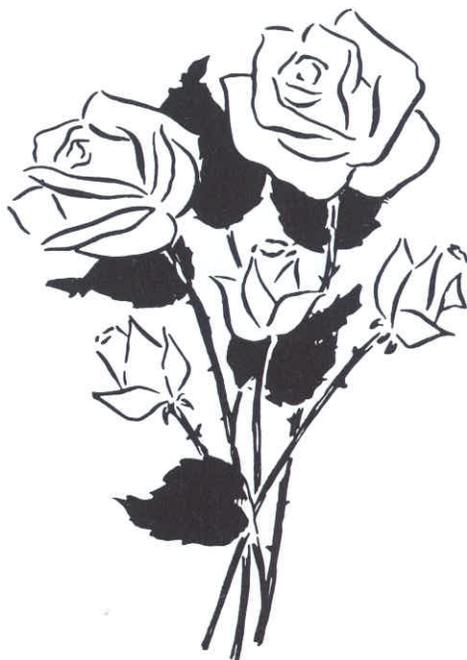
Cosa muy distinta hubiese sido de ser al contrario, tal como ocurrió en U.S.A. en su guerra de Secesión, donde el sublevado resultó perdedor.

Por ello, mi modesta opinión es que pensándolo bien, ahora al final de nuestras vidas, y después de cuarenta y tantos años, el más beneficiado quizás sea el propio EJÉRCITO al dar la imagen de magnánimo.

Procuremos en estos postreros años de nuestras vidas, mantener esa dignidad que nos hace merecer el ser reivindicados. Y no olvidar aquel refrán que dice: No basta con serlo, hay que parecerlo.

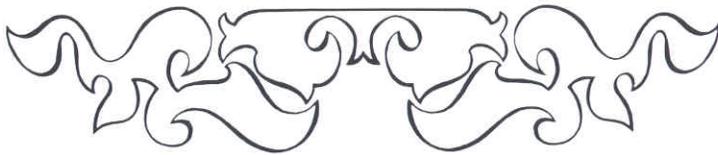
Obsérvese que digo bando vencido del EJÉRCITO ESPAÑOL. Y es porque estimo que el EJÉRCITO es único, y pertenece a la NACIÓN, y porque los ESTADOS se suceden, mientras que la NACIÓN perdura.

Enrique March Dionis
Piloto de caza



Poesía

*Espacio dedicado a nuestros poetas
que con inspirados poemas, poemas que son la expresión
artística de la belleza por medio del verso,
nos ofrecen sus colaboraciones;
ora recordando actos heroicos,
ora con perfume de ternura y amor, ora pilotando briosos aparatos,
ora narrando hazañas épicas y con la filosofía
que solo se consigue
acumulando la sabiduría que da la experiencia y
la comprensión...*



Defensa de Madrid

*Madrid, corazón de España,
late con pulsos de fiebre.*

*Si ayer la sangre le hervía,
hoy con más calor le hierva.*

*Ya nunca podrá dormirse,
porque, si Madrid se duerme,
querrá despertarse un día
y el alba no vendrá a verle.*

*No olvides, Madrid, la guerra;
jamás olvides que enfrente
los ojos del enemigo
te echan miradas de muerte.*

*Rondan por tu cielo halcones
que precipitarse quieren
sobre tus rojos tejados,
tus calles, tu brava gente.*

*Madrid; que nunca se diga,
nunca se publique o piense
que en el corazón de España
la sangre se volvió nieve.*

*Fuentes de valor y hombría
las guardas tú donde siempre.
Atroces ríos de asombro
han de correr de esas fuentes.*

*Que cada barrio, a su hora,
si esa mal hora viniere
—hora que no vendrá—, sea
más que la plaza más fuerte.*

*Los hombres, como castillos;
igual que almenas sus frentes,
grandes murallas sus brazos,
puertas que nadie penetre.*

*Quien al corazón de España
quiera asomarse, que llegue.
¡Pronto! Madrid está lejos.
Madrid sabe defenderse
con uñas, con pies, con codos,
con empujones, con dientes,
panza arriba, arisco, recto,
duro, al pie del agua verde
del Tajo, en Navalperal,
en Sigüenza, en donde suenan
balas y balas que busquen
helar su sangre caliente.*

*Madrid, corazón de España,
que es de tierra, dentro tiene,
si se le escarba, un gran hoyo,
profundo, grande, imponente,
como un barranco que aguarda...
Sólo en él cabe la muerte.*

RAFAEL ALBERTI

ÍCAROS

Roncan trepidantes los motores,
Majestuosos se elevan a los cielos
Buscando encontrar en las alturas
La paz que en la tierra no tenemos.

Blancas y sedosas nubes nos ocultan
el odio, el rencor, la venganza y miedo
que a todos los mortales nos anima
en esta Torre de Babel que estamos construyendo.

Dibujando filigranas y trazos arabescos,
unas veces curvos, otras veces rectos,
subiendo, bajando, luchando y nunca huyendo
jugando al escondite con la Parca
y por no querer morir, se lucha por seguir viviendo.

La guadaña de la muerte nos acecha
Invitando a todos a seguir su juego
empujando con felina suavidad
a la trampa mortal que nos está tendiendo.

Rugidos rabiosos de derrota
Se escapan de motores averiados,
despidiendo llamaradas de impotencia
en zigzagueantes y trágicos picados.

Tumba cavada en el espacio
que señala un final siniestro.
Aquí no hay lloros, aquí no hay deudos
que den su último y adiós postrero.

Antes lucha, ruidos, vida y empeño,
ahora un montón de retorcidos hierros,
y entre ellos calcinados juntos
vidas jóvenes y pájaros de acero.

Sin repiques de campanas
señalando que hay un muerto,
solo, muy solo se muere
y te alejas de este infierno.

¡Todo ha terminado!
¡Sólo hay silencio!
Allá llora un madre
por el hijo bueno
que quiso vivir
y ahora está muerto.

Sin poder mirarlo,
Sin poder tenerlo,
Sin darle un abrazo
Ni el último beso.

Así luchan los Ícaros del aire,
Así buscan el descanso eterno,
Teniendo por sudario nubes blancas
Y por cruz una estela de humo negro.

ROMANCE A LA AVIACIÓN DE CAZA DE LA REPÚBLICA

Qué bien volaban los "CHATOS",
Qué bien volaban los "MOSCAS",
Las Alas Republicanas
Contra las Alas "facciosas".
Cual águilas se lanzaban
Sobre la enemiga presa,
Y su mortífero fuego,
Cual un rayo de la guerra,
Los aires iluminaban
Y a su resplandor siniestro
Volaban en mil pedazos,
Incendiados y deshechos,
Los aviones fascistas
Qué orgullosos se creían,
Que a los pilotos del pueblo
Les faltaba bizarria.
Honor y gloria a la gesta
de la Aviación señera
Que contra "fascios" y "nazis"
Escribiera una epopeya.
Preclaros hijos del pueblo,
Valerosos y leales,
Los Herrera, los Zarauza,
Los Claudín y los Lacalle.
Los que ofrendaron sus vidas
En inmortal holocausto.
Los que aguantaron impávidos
Aquel aluvión infausto
De alemanes e italianos,
Teniendo diez enemigos
Por avión republicano.
A toda la pléyade heroica
Que en lucha impercedera
Defendió sus libertades,
Su Gobierno y su Bandera.
Por las épicas hazañas,
Por el valor sin igual,
Por el sacrificio heroico
En la lucha desigual,
Os saludo emocionado.
Y en recuerdo fraternal?
Ofrendo mi admiración
A vuestra gloria inmortal.

J. M.ª González Montero

SERPIENTE DE FUEGO

A mi querido compañero **José Cirujeda**

Una serpiente de fuego
recorre el azul espacio,
culebreando locamente
hasta que en el suelo arde.
Hilos de seda suspenden
por el aire sendas almas.

En un pájaro de acero
que vuela veloz y raudo,
tres pechos machos suspiran
con ritmo lento y pesado.
¿Qué importa que no se vean?
¿Qué importa que no se hablen?
Van unidos, muy unidos,
de cara al azar volando.
Ya miran serenamente
todo el frente de combate.
¡Maldita sea la guerra
que va mezclada con sangre!
Pájaros de acero enemigos
también rasgan el espacio.
Tres pechos suspiran hondo
con un ritmo acelerado.
Señas verdes, rojas, blancas,
convenidas de antemano.
Alabeo nervioso, lleno
de vigor y de coraje.
Ya ha empezado la pelea
entre los colosos pájaros.
Picotazos de metralla
se hilvanan en el espacio.
una águila ha sido herida,
ruge nerviosa y cae.
El halcón ríe, victorioso.
La batalla ha terminado.
Hilos de seda suspenden
por el aire sendas almas.

De pronto una roja águila
que ha vislumbrado el combate,
se lanza veloz y rápida
en defensa de su hermana.
Ahí, el halcón ya se ha revuelto
y continúa el combate.
Por el aire hay fuertes chorros
que vomitan fe y venganza.
Nuevamente picotazos
de metralla por el aire,
hasta que el halcón, muy muerto,
tiene que inclinarse ante el águila.
Y mientras esto sucede
en el azul y claro espacio,
hilos de seda suspenden
por el aire sendas almas.

Han transcurrido unas horas
tras el terrible combate,
y ya en tierra, heridas,
quemadas, tres almas se han abrazado.
El abrazo ha sido seco,
largo, fuerte, interminable.
¡Así se abrazan los hermanos
que sin haberse visto nunca,
luchan juntos en el aire!
¡Gloria a ti, piloto héroe,
y a ti, observador mártir!
Al ametrallador herido
mi admiración muda y franca.
Una serpiente de fuego
recorre el azul espacio
culebreando locamente
hasta que en el suelo arde.
Hilos de seda suspenden
por el aire sendas almas.

E. Galera

Argelés Sur Mer, 6-4-39.





TERCERA ESCUADRILLA GRUPO 30 (NATACHAS)



CUARTA ESCUADRILLA GRUPO 30 (NATACHAS)



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