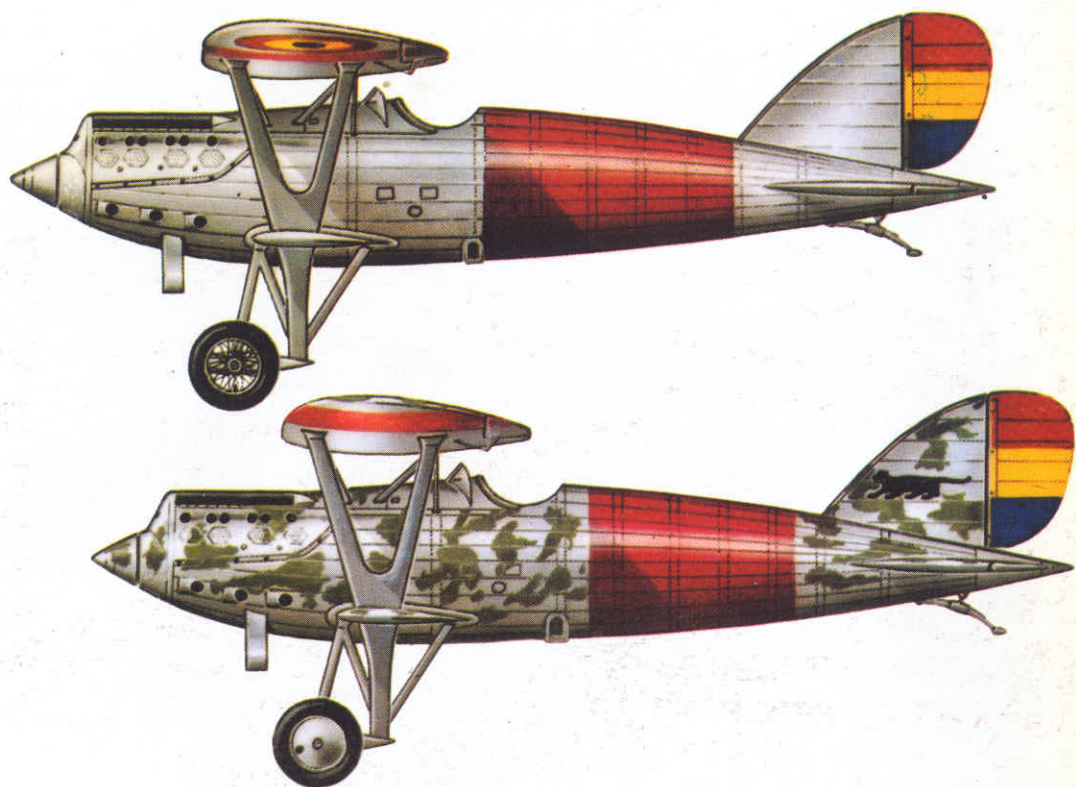


ALAS GLORIOSAS

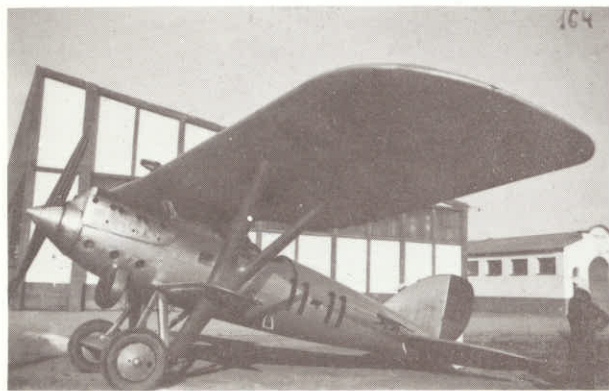


BOLETIN INFORMATIVO 19

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



Caza Hispano-Nieuport 52 del Grupo 11 en Getafe, durante las maniobras de 1935



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 19

ENERO - FEBRERO 1982

Consejo de Dirección y Redacción:

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

Agradecemos las colaboraciones de:

Jaime Mata Romeu
Antonio Vilella
Demetrio Soret de Falgas
Salvador Pomés
M. Borge
Patrocinio Romero Vallhonrat
R. Salanova
Fernando Izquierdo Gahete

De Asit
Luis Negra Escuder
Sebastián Martín Vélez
Simón Fiesta Martí
Luis Sirvent Cerrillo
Sánchez Casas
José Jové Alujas

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

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

sumario

	Página
Opiniones	3-4
Necrológicas • Se pide información	5
Diálogos radiofónicos	6
La Comisión Jurídica, informa:	7
Acción Social	8
Relato del viaje efectuado a Baqueira-Beret el sábado 2 de enero de 1982	9
Cartas a S. M. Don Juan Carlos, Rey de España	10
Biblioteca	11
Baltasar quería ganar el cielo	12
Desde nuestro primer reencuentro	13
Nobleza obliga	14
Nuestros viejos aviones. - Hispano-Nieuport 52	15-16
El último vuelo	17-18
Sugerencias para el Álbum o Libro que recoja las biografías y la historia de nuestra aviación	19
Pequeña biografía de Patrocinio Romero Vallhonrat	20-22
“La Clave”	23
Sucesos en la noche	24
Pensamiento o necesidad de recordar	25
En la España de la posguerra civil, se pretendió que Dios tuviera idioma	26
Amistad agradecida	27-28
Románticos del aire	29-30
Un prólogo	31
Himno de mecánicos • Recordando un cincuentenario	32

OPINIONES

En unos momentos en que algunos de nuestros compañeros están altamente sensibilizados, quizá por la inestabilidad de esta "non Nata" democracia, quiero dar mi opinión sobre la conducta que a juicio mío debería mantener ADAR.

No cabe duda que de acuerdo con la letra de los reglamentos no podemos hacer otra cosa que administrar las, cada día mas menguadas cuotas, que percibimos de nuestros asociados. Somos apolíticos.

No se si este párrafo que fue a consecuencia de las exigencias del poder o es que tenemos conciencia de ello.

Yo creo que lo que debemos ser es apartidistas. No apolíticos, ya que la política adversa a nosotros nos ha proporcionado años de cárcel, marginación y olvido.

Pienso que estamos, o deberíamos estar en la parcela de todos los adversarios del franquismo. de todos los amigos de la libertad y de las instituciones democráticas.

Estamos cansados de telegramas a la máxima magistratura del país, a Ministros, etc. ¿Resultados?, ninguno bueno. Ya han pasado 6 años desde la muerte del dictador, y para los que un día luchamos contra el Tejero de turno no ha habido reconocimiento alguno por nuestra lealtad a la democracia.

Por todo lo cual, creo que ha llegado el momento de empezar a decir las verdades, con todos los respetos, pero decirlas claramente.

Recientemente se ha censurado el que haya salido escritos en la prensa firmando por mí como presidente de nuestra Asociación. En primer lugar, ha quedado demostrado que yo no había puesto mis circunstancias. Éstas eran de cosecha propia del periódico, pero aún así y cuando el contenido tenía un sentido claro en favor de nuestra clase y de la causa por lo que un día luchamos y durante cuarenta años hemos pagado las consecuencias, no veo motivo para que nadie se rasgue las vestiduras. Pero así es, compañeros.

Era criterio mío que nuestra Asociación se definiera en contra de la entrada de España en la OTAN, codo con codo con todas las entidades progresistas del país. Fracase en mi empeño. Y mi contestación a los miembros de la Junta la describo a continuación:

"Reconozco la derrota de mi propuesta consistente en que ADAR debía manifestarse públicamente en contra de la entrada de España en la OTAN, pero no voy a felicitar a los miembros de esta Junta Ampliada que han triunfado en su tesis"

"No los felicito porque:

1.º Ellos y yo sabíamos que la consulta era una táctica dilatoria que nos haría llegar tarde a realizar cualquier acción.

2.º Porque el texto de la consulta era extremadamente confuso.

3.º Por estimar que los perdedores somos todo el pueblo español.

"No nos hemos alineado, como entidad, al lado de los progresistas. Espero que esta carencia de valentía nos proporcione dividendos económicos que os compensen (para mí nunca será compensable) la dejación que hemos hecho de "nuestro honor de heroicos ex-combatientes por la República".

Ya estamos en la OTAN, salvo que alguno de los actuales miembros nos rechace.

¿En qué nos compensarán?

¿Nos devolverá Inglaterra el Peñón de Gibraltar?

¿Nos garantizarán nuestra presencia en Ceuta y Melilla?

¿También nos garantizarán nuestras Islas Canarias?

¿Y la integridad de nuestra flota pesquera?

Todo esto está por ver.

Comprendo que los países de la Europa Occidental tengan una deuda de gratitud con Estados Unidos. Ellos y Rusia les libraron de la ocupación Nazi-Fascista. ¿Pero nos libraron a nosotros del Franquismo? No, por el contrario y a cambio de unas bases cedidas en compensación avalaron la dictadura hasta la muerte, en la cama, del dictador. Si el dictador hubiera sido tan lóngo como Matusalen aun tendríamos franquismo para 750 años.

Por esto y muchas razones, los que un día luchamos y libramos la primera batalla por la libertad, la primera de la 2.ª Guerra Mundial, nada les debemos.

Nuestros enemigos seculares, estos que con tanta tenacidad y prisa nos han entregado como carne de "neutrones", estos si que tienen mucho que agradecerles. Estos neofranquistas les deben a los americanos el haber mantenido a Franco durante 40 años, y también su actual posición dentro de las estructuras de esta pre-democracia.

Lo mismo podríamos decir del Ejército Oficial. Del Ejército vencedor de la democracia, del régimen legal y democrático. Ellos se han pronunciado en favor de la OTAN. Lo han hecho oficialmente, y ellos también son apolíticos, deben ser apolíticos. Apolíticos como los Aviadores de la República. Pero apolíticos, y todo, como es lógico que lo sean los representantes de las fuerzas armadas, no les ha sido imposible definirse. Han dicho sí a la OTAN. Los aviadores de la República, como legales representantes del Ejército perdedor tienen vetado el decir al pueblo español cual es su criterio. Creo que es un fraude que hemos cometido con nuestro pueblo, con la parte de aquel pueblo que creía y veía en nosotros los dignos representantes de su honor, de sus principios republicanos y democráticos.

ADAR ha callado ¿a cambio de que nos reconozcan nuestros derechos? ¿nuestros legítimos derechos, nuestro honor?

Yo estoy firmemente convencido de que el silencio no es nuestra mejor arma para defenderlos. Llevamos 6 años de este régimen llamado democracia, administrada por los hijos de nuestros adversarios, de aquellos que nos odiaron a muerte y... seguimos esperando.

Sigo creyendo que "cepillando" solo conseguimos ensuciar nuestro heroico pasado de combatientes por la libertad, por la paz, la justicia, la democracia y la República.

Me da mucha pena pensar que podemos jugarnos nuestra hermosa y heroica historia por un plato de lentejas, que quizá nunca nos van a dar, con comportamientos indignos.

Jaime Mata, privada persona.

NECROLÓGICAS

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

- D. PEDRO BROCAL OLIVER. - Murcia
 - D. MIQUEL LÓPEZ GIL. - Centro
 - D. JESÚS MARTÍNEZ PUERTA. - URSS
 - D. JUAN BLASI MASSONI. - Barcelona
 - D. RAFAEL BERNABEU RIQUELME. - Elche
 - D. PEDRO PACHECO BELTRAN. - Toulouse (Francia)
 - D. SOL APARICIO RODRÍGUEZ. - Madrid
- y la esposa de nuestro compañero Jaime Buyé Berni**

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

SE PIDE INFORMACIÓN

Nuestro compañero José Ramos Miraut, le interesa tener noticias de: La viuda o bien de los hijos de nuestro compañero Comandante Mecánico, antiguo Sargento Mecánico de Cuatro-Vientos (Escuela Mecánicos) D. JUAN ANTONIO LÓPEZ SMIT (q.e.p.d.). Su viuda, doña Juana Tarazaga Scherof, se supone vive en Francia. Cualquier noticia, tanto de su viuda, como de los hijos, rogamos sea comunicada a:
A.D.A.R. - Sección Boletín. Apartado de Correos 2995. - BARCELONA

INTERESA saber quien recuerda al compañero JOSÉ MARÍA CREMADES MONERRIS, que hizo el 2.º curso en Rusia, con el Comandante Lacalle y que se especializó en Katiuskas.

INTERESA saber quien puede dar noticias de JOSÉ ISMAEL MONTFERRER ESQUIUN, que en octubre de 1938 fue a Rusia para un curso de aviación, y desde entonces, no se tienen noticias de él.

Se requieren noticias de DAMIÁN MACAYA TERRÉ, compañero (piloto u observador) que luchando en Rusia, fue derribado en KENISSDERG (Alemania), en la guerra pasada. A cualquier compañero que haya estado con él, o bien sepa qué fue de él se le agradecería la información.

Todos los informes, datos o noticias que se puedan obtener, de esta sección, tened a bien dirigirlas a nuestra ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA (A.D.A.R.) - Sección Boletín - Apartado 2995 - Barcelona-3

Gracias.

DIÁLOGOS RADIOFÓNICOS

Grabación del programa: "DIRECTO-DIRECTO" de Radio Nacional de España.

Fecha: 26 de noviembre de 1981.

Interlocutores: D. Felipe GONZÁLEZ MÁRQUEZ, Secretario General del PSOE y D. Jaime MATA ROMEU, Presidente de la Asociación de Aviadores de la República ADAR.

Mata.— ... Mire Felipe. Soy Jaime Mata. Nos hemos saludado alguna que otra vez, cuando yo era presidente del Partido Socialista Popular de Cataluña. La pregunta es: en mi condición de presidente de las Asociaciones de Militares y Aviadores de la República, quisiera saber cual será la actitud de un gobierno socialista, si ese Partido llega al poder como confío, si es que los militares, que un día lejano, hace ya 45 años, con las armas en la mano, defendieron la legalidad democrática y que por tal lealtad fueron juzgados y condenados, por el delito de "Re-be-lión Militar", "Rebelión Militar", tuvieron que cumplir años de prisión y... esta pseudo-democracia aún no se les ha reivindicado del honor que un día les fue pisoteado injustamente. ¡Nada más!

Habla Felipe González: Mire Ud.: yo creo que en este tema que es un tema extraordinariamente doloroso para nosotros, yo acabo de recibir a alguna asociación, exactamente de militares de la República, que me ha planteado sus reivindicaciones, exactamente hace tres días, lo que ocurre es que hay dos conceptos en pugna. Un concepto que pasa por, digamos, la justicia, la justicia en la restitución de derechos históricos conculcados, o perdidos, y otro concepto que parece que se basa en una especie de tratamiento caritativo, hasta que no se asuma que es de justicia reconocer que hay que superar aquel enfrentamiento civil entre los españoles y superarlo definitivamente y hasta que no se reconozca que es de justicia que la reivindicación de los militares de la República, como otras muchas reivindicaciones, no pueden ser nunca tratadas con una visión alicorta o mezquina, no se avanzará en este proceso de construcción de la Democracia. Nosotros los socialistas, tenemos la voluntad política de hacerlo. Como Ud. bien ha dicho, porque conoce perfectamente lo que son las tradiciones políticas y lo que son, sobre todo, las reglas del juego político. A veces también los ciudadanos confunden estar en el poder y estar en la oposición, por eso Ud. ha dicho, y ha dicho bien, cuando los Socialistas estén en el poder, nosotros consideraremos simple, sencillamente de justicia, su reclamación.

Locutor a Felipe González: ¿Deja pasar lo de pseudo-democracia?

Bueno, yo creo que la democracia es un concepto dinámico y me alegro que me lo recuerde. Nosotros estamos viviendo un proceso de tránsito no traumático, sin graves traumas para el país. Cargado de defectos y cargado al mismo tiempo de virtudes y de esperanzas. Yo creo que el ciudadano medio español vive entre la angustia y la esperanza. Lo que no cabe la menor duda es de que lo que estamos haciendo ahora, el Sr. Mata y yo, a través de este magnífico medio, que Uds. ponen a nuestra disposición, sería absolutamente imposible haberlo hecho, hace siete, hace ocho, hace nueve años, por consiguiente hemos conquistado una cota de libertad de enorme importancia de la que se permite disfrutar a millares de Españoles.

la Comisión Jurídica informa:



Textos publicados en el Boletín Oficial de las Cortes Generales.

SENADO. - I Legislatura.

Proyectos y proposiciones de Ley remitidos por el Congreso de los Diputados.

Fecha: 21 de diciembre de 1981. núm. 210 (a)

PROPOSICIÓN DE LEY.

De Pensiones a los Mutilados Civiles de Guerra



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS. - I Legislatura.

Serie D: Interpelaciones, Mociones y Proposiciones no de Ley.

Fecha: 22 de diciembre de 1981. núm. 311-II

APROBACIÓN POR EL PLENO.

Proposición no de Ley relativa a Real Decreto-ley 6/1978, de 6 de marzo, por el que se regula la situación de los militares que tomaron parte en la guerra civil.



SENADO. - I Legislatura.

Serie III: PROPOSICIONES DE LEY DEL SENADO.

Fecha: 1 de diciembre de 1981. núm. 21 (a)

Proposición de ley sobre ampliación del plazo para acogerse a los beneficios previstos por la legislación vigente en materia de pensiones correspondientes a los militares del ejército republicano.

No escuchar al que nos habla,
no es solamente una falta de cortesía,
sino también un signo de desprecio...
Escucha siempre quien te hable;
en el trato social nada hay tan productivo como la caridad
de la atención.

Acción Social

Con el deseo de que preeminentes políticos y hombres de ciencia nos trasmitan sus vivencias y opiniones que ayuden a reforzar la Paz, la Concordia, la Fraternidad en nuestra Patria, a la par que insistimos en llevar a cabo la labor benéfica, reivindicativa y cultural que se propone ADAR, hemos celebrado unas conferencias-coloquios en las que han intervenido sucesivamente Felip Solé Sabarís, Antonio de Senillosa, el Dr. Moisés Broggi y el Dr. Carreras. En el Hotel Expo el día 30 de enero, celebramos una comida-coloquio con asistencia de los senadores Javier Paulino y José Prats, diputados Juli Busquets, J.M. Trías de Bes y J.M. Pí y Sunyer con el regidor del Excmo. Ayuntamiento de Barcelona Felip Solé Sabarís.

Los invitados pusieron todos de manifiesto su apoyo incondicional a nuestras reivindicaciones, y en el coloquio se puso de manifiesto la inquietud de los compañeros para que aquellas se resuelvan prontamente y con Justicia. El acto organizado por ADAR y la Asociación de Militares de T.M. y A. se vio concurrido por 250 compañeros de las tres Armas.

Cada uno de estos actos han sido del máximo interés. ADAR necesita la presencia, el apoyo, las opiniones de todos, no puede decaer el entusiasmo creativo de aquellos aviadores que en las escuadrillas organizaban en plena lucha, bibliotecas, orquestas, grupos teatrales, bailes, conferencias, etc. No paráramos. No podemos parar. En ADAR podemos reencontrar nuestra juventud. En el local de cada Junta Delegada encontrareis vuestro mejor Club.

.....

Una vez más os recordamos informéis a las Juntas Delegadas de los compañeros que sepáis necesitan ayuda, y de que clase.

.....

Para nuestro archivo histórico os rogamos nos mandéis fotografías y documentos relacionados con la Aviación.

.....

Para la biblioteca de ADAR (Norte Balear) agradeceremos aportaciones de libros preferentemente de Historia, la Guerra Civil y Aviación. Recordad que tenéis a vuestra disposición una ya importante Biblioteca en la que podréis encontrar abundante bibliografía sobre la Historia y la Aviación en general.

Antonio Vilella

RELATO DEL VIAJE EFECTUADO A BAQUEIRA-BERET EL SÁBADO 2 DE ENERO DE 1982

Salimos a las 7 de la mañana de nuestro local social los compañeros Jaime MATA, presidente de nuestra Asociación, acompañado por dos compañeros de la Nacional, Juan MARTÍN y Fernando ANDREU, con la idea de entrevistarnos con su Majestad, Don Juan CARLOS; nuestro deseo era el poderle entregar una copia del escrito que ya le habíamos mandado por conducto normal y tener la seguridad de que lo leyera.

Al llegar a Baqueira-Beret preguntamos inmediatamente donde podríamos localizar a su Majestad o, en su ausencia, al General Ayudante. Nos dijeron que dicho señor no estaba y nos indicaron que debíamos dirigirnos al Comandante SINTES ANGLADA: Tenemos que destacar la corrección de todo el personal de su escolta que nos atendió y de la discreción y tacto del compañero MATA.

Se nos rogó que esperáramos en el Hotel MONTALTO donde seríamos llamados por teléfono cuando el Rey regresara de las pistas de ski (a las cuatro de la tarde, aproximadamente).

No fuimos llamados, pero nos enteramos que el Rey y su familia habían bajado al hotel donde estábamos esperando a las 7.30 de la tarde aproximadamente y que estaba oyendo misa en la capilla que existe en el hotel.

A la salida de la misa (mezclado con toda la gente que por el hotel deambulaba), pudimos saludarle y entablar una corta entrevista con el Rey. Nos presentó a la Reina y a sus hijos los Infantes y escuchó nuestras explicaciones muy extractadas con muestras de una extrema comprensión.

La entrevista (improvisada) no fue todo lo extensa que hubiéramos deseado, cosa bastante comprensible, puesto que al estar de descanso por vacaciones, no suele recibir visita alguna.

Pero de todas formas podemos daros el siguiente parte:

OBJETIVO CUMPLIDO

Quien no conoce el pasado,
no estará a la altura del futuro.



ASOCIACION DE AVIADORES DE LA REPUBLICA

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

Barcelona-3. Diciembre de 1981

S. N. JUAN CARLOS Rey de España
En un Lugar de los Pirineos

Majestad:

Primeramente pediros disculpas por interrumpir el merecido descanso que mereceis, pero como Rey de todos los Españoles, nos hemos tomado el atrevimiento de enviarnos a vuestra residencia de Madrid, el original de la copia de la carta que - acompañamos, en la que os planteamos unas consideraciones y solicitamos una audiencia, ya que en varias ocasiones nos hemos dirigido a Vos sin haber obtenido contestación.

Repitiendo sabreis disculpar nuestro atrevimiento, os deseamos una feliz estancia en esos espacios infinitos de la alta montaña.

Con nuestra mayor consideración, recibir el respeto y simpatía de esta Asociación de Aviadores y que suscribo como presidente.

fdo: Jaime Mata Romeu



ASOCIACION DE AVIADORES DE LA REPUBLICA

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

Barcelona-3. Diciembre de 1981

S. M. JUAN CARLOS Rey de ESPAÑA.
Palacio de la Zarzuela.
M a d r i d

Majestad:

Con los debidos respetos que merece la alta magistratura que representais, nos dirigimos a Vos en solicitud de apoyo y comprensión a nuestros deseos de reintegrarnos, en igualdad de condiciones, a la sociedad española.

En vuestro mensaje Navideño decís:

"No nos esforcemos en cambiar un pasado que existió y que hemos de asumir con sus realidades, sus hechos, sus recuerdos y sus hombres. Unos recuerdos que han de ser respetados y unos hombres cuya colaboración es necesaria porque no podemos prescindir de ningún español dispuesto a trabajar decididamente por su Patria."

En este mensaje creemos estar incluidos los que un día defendimos un legal sistema constitucional en contra de una sublevación militar, fuimos acusados, juzgados y condenados a penas de prisión, por el delito de "Auxilio y acatamiento a la Rebelión Militar."

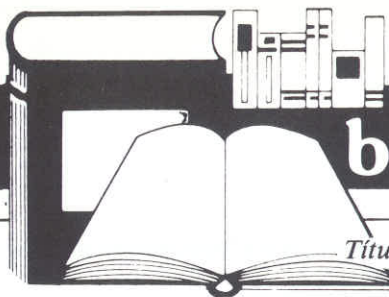
Pensamos que 43 años después, con un sistema democrático y constitucional restablecido, sería de justicia declarar aquellos Consejos de Guerra Sumarísimos, como improcedentes y en consecuencia anularlos.

Nos preocupa pensar que nuestros descendientes les quede la duda de aquel antepasado suyo, que en su juventud fue reo de Rebelión Militar y que la Historia juzgara indebidamente nuestra actuación y conducta.

Confiamos en Vos, como Rey de todos los Españoles, para obtener la justicia que nunca se nos hizo y, que sin duda, merecemos.

Si en vuestras múltiples obligaciones os lo permitiera y fuera deso el recibirnos, os quedaremos altamente agradecidos. Os deseamos un feliz año 1982 y quedamos atentos y ss. ss. por la atención que no dudamos nos podreis dispensar.

Jaime Mata Romeu
Presidente



biblioteca

Título: INTERNAMIENTO Y RESISTENCIA
de los Republicanos Españoles
en ÁFRICA DEL NORTE
durante la Segunda Guerra Mundial

Autores: Lucio Santiago / Gerónimo Lloris / Rafael Barrera

Una historia poco conocida es la que nos narran sus autores, con los testimonios inéditos de los que sufrieron en su propia carne la represión y los presidios y el trabajo inhumano en la construcción del ferrocarril transhariano en la Francia de África del Norte.

Las nuevas generaciones difícilmente tendrán suficiente conocimiento de lo ocurrido a casi 8.000 españoles, que al final de nuestra Guerra Civil y utilizando las embarcaciones más diversas y los aviones que quedaban en vuelo se dirigieron hacia unas tierras que pensaban eran de libertad.

Quizás un relato ilustrativo de los hechos es la poesía que hizo Braulio Aznar en la que se recopila con la visión del desfile de los presos españoles en el penal de Bérrouaghia (África del Norte) y que dice:

*Como piltrafas humanas,
restos de vidas que fueron,
caminan por estos patios
infelices prisioneros.*

*Otros hombres los vigilan,
con uniformes correctos
y armas que siembran la muerte
ante el menor descontento.*

*De sus caras asustadas,
se desprende el sufrimiento;
más que hombres parecen ser
"la procesión de los muertos".*

*Pero es que los hay muy jóvenes,
casi niños, inexpertos;
los condenó una justicia:
no la justicia del pueblo.*

En los años que siguieron a la pérdida de nuestra guerra, los republicanos españoles que se refugiaron en Europa, en África y en América, dejaron para la Historia y ejemplo de las venideras generaciones, rasgos heroicos y sufrimientos sin fin, tanto en los campos de internamiento y prisiones españolas, como en los campos de batalla de la Unión Soviética; con los maquis de Francia, en la deportación y en los Campos de la muerte, que no hay lugar en la geografía mundial, que no haya sido regado con la sangre heroica de los que participaron en defensa de la República durante la Guerra Civil Española.

NOTA: Este libro puede adquirirse en la biblioteca de ADAR al precio de 450 pts

BALTASAR quería ganar el CIELO

Baltasar era un niño como tantos otros. Familia modesta, educado en un colegio religioso, muy estricto, ante el temor de Dios.

Fue creciendo con el sano temor a Dios, con comunión diaria, asistiendo a todos los actos de su parroquia, evitando cualquier tentación del Mundo y la Carne a fin de conseguir su meta: Ganar el cielo.

A los 15 años o quizá 16, los amigos de Baltasar empezaban a salir con chicas de su edad y naturalmente, hacían "manitas".

Baltasar era alto, fuerte y bien parecido, por lo que no era extraño que más de una jovencita se le insinuara.

¡Jesús! se decía Baltasar. ¡Esto jamás! El estaba predestinado a ganar el cielo.

Dos o tres años después sus amigos le invitaban a visitar discotecas, bailes familiares, etc. ¡Imposible! Baltasar debía ganar el cielo.

Más adelante se le ofreció frecuentar a lugares de vida alegre y de vicio. Horror. ¿Como podía cometer tales atrocidades un hombre que iba para santo?

Así le fueron transcurriendo los años sin que el pobre Baltasar se comiera una rosca.

Cumplidos los 35 años empezó a adelgazar, palidecer, tenía muy a menudo sudores fríos... y un día se "confesó" con uno de sus mejores amigos "He consumido la mitad de mi vida. La otra mitad ya no es tan hermosa, ya que es camino hacia la vejez. De la primera no le ha sacado provecho alguno, mi vida ha sido austera, aburrida y sacrificada con el solo propósito de ganar el cielo, ¿pero, y si después de tanta renuncia resultara que no hay cielo?

Murió pocos años después y murió de tristeza y aburrimiento.

Por la transcripción: J. Mata

(Nota del transcriptor: Si cambiamos Baltasar por los "aviadores ingresados en los años 36" y ganar el cielo por "nuestras justas reivindicaciones" cada cual de nosotros podríamos sacar las consecuencias pertinentes a esta historieta").

Cuenta la historia, que un ilustre personaje, célebre por sus hazañas amorosas, al entrar un día en la alcoba de su casa, sorprendió a su bella esposa en los brazos de un apuesto galán.

El personaje dirigiéndose a su esposa la reprendió diciendo:

"Os sugiero que cuando tengáis un plan amoroso cerréis la puerta de la habitación con llave, porque imaginaos lo que diría la gente si el que os ha sorprendido, no hubiera sido yo..."

DESDE NUESTRO PRIMER REENCUENTRO...

En primer lugar un recuerdo para los compañeros que hicieron realidad nuestra ASOCIACIÓN de AVIADORES de la REPÚBLICA, aportando su esfuerzo y entusiasmo, UNIDOS TODOS sin afán de protagonismo de ninguna clase.

Aún cuando todavía estará en la mente de todos nosotros, los protagonistas de aquella memorable SESIÓN de ACTA FUNDACIONAL, me permito con satisfacción citar nuevamente sus nombres por orden alfabético:

Antonio GARRIDO DÍAZ, José GIL GUEROLA, Jaime MATA ROMEU, Leocadio MENDIOLA NÚÑEZ, Enrique PEREIRA BASANTA, Juan RAMONEDA VILARDAGA, Rodolfo ROBLES CÉSAR, Alejandro ROCA MUÑOZ y Juan SAYOS ESTIVILL.

Presidió la sesión por decisión mayoritaria, Jaime MATA ROMEU, actuando de secretario Alejandro ROCA MUÑOZ.

Desde nuestro primer reencuentro y en todas las nuevas oportunidades que se han presentado de reunirnos, la camaradería y hermandad, han sido manifiestas. Se han pasado largos ratos y días, recordando con nostalgia tiempos ya muy lejanos. Nos hemos abrazado y tuteado sin distinción de clases o grado, nos hemos abrazado con compañeros de curso, Escuadrilla o de aerodromo, en los que se han prestado servicios propios del momento, nos hemos creado nuevos amigos en España y extranjero, donde se hallan exilados y formado su familia. Se han pasado momentos inolvidables de alegría incontenida, con asomo de alguna lagrimita deslizándose por rostros serenos. La amabilidad, sinceridad y respeto se ha hecho sentir en el ambiente, haciendo que hombres más o menos maduros, nos sintiéramos jóvenes RECORDANDO.

ÉRAMOS un bloque y DEBEMOS seguir siéndolo, y ADAR debe ser como una tarjeta de crédito de AMISTAD, tanto para los que estuvieron al servicio de la REPÚBLICA con anterioridad al “alzamiento” y que demostraron su LEALTAD a la Suprema Institución, como los que posteriormente engrosaron las filas de la Aviación Republicana, relevando en algunos casos a aquellos anteriormente citados, por motivos militares propios en una contienda; necesidad de mandos superiores e intermedios y dar paso a la juventud que mediante cursos de ametralladores, armeros, conductores, fotógrafos, mecánicos, montadores, observadores-bombarderos, pilotos, radiotelegrafistas, sanitarios, tropa (oficiales y clases) etc., eran incorporados a sus destinos.

Todos juntos formábamos los eslabones y engranajes que ponía en marcha la “máquina” sobre la cual unos escogidos y valerosos compañeros arriesgaban sus vidas, por lo cual eran envidiados dentro de cada corazón joven, ya que el volar fue la meta que muchos soñaron y pocos consiguieron, sin embargo, llegaron a ser buenísimos en sus cometidos dentro de las especialidades anteriormente citadas.

Todos juntos formábamos la Aviación de la República y ahora formamos ADAR cumpliendo los fines de esta Asociación, promover la amistad, hermandad, solidaridad sin distinción de clases, grado o credo político.

DESAFORTUNADAMENTE de un tiempo hacia el presente, no se ha seguido la misma línea de conducta entre algunos compañeros, —demasiados— el afán de protagonismo empezó abrir grietas, se revivieron las críticas, no se tuvo en cuenta su credo político, el respeto mutuo se perdió, fueron expulsados compañeros, otros fueron baja por adhesión, no debió ocurrir tamaña insensatez, se debería conseguir que volvieran al seno de la Asociación, tanto unos como otros. ADAR los necesita para ser más fuerte y a poder ser todavía más democrática y ante todo comprensión entre todos, y confianza.

Hay compañeros que están siendo escasamente reivindicados, por existir una ley a la cual se acogen, no sin antes encontrar multitud de inconvenientes y escollos que deben salvar, otros se creen con los mismos derechos y ASÍ DEBERÍA SER, pero todavía no hay una base legal ante los organismos existentes hoy día. Todo ello sin darnos cuenta, supongo que crea privilegios y nos distancia, aquellos no son culpables que haya una Ley que dicta normas para acogerse, y estos no quieren comprender esta situación, y tienen toda la razón, lucharon por la misma República Española. ¡Buena cuña nos ha clavado la Administración! ¿Dejaremos que esta impremeditación nos vaya separando?

Demetrio Soret de Falgas

NOBLEZA OBLIGA

Con referencia a la comida-coloquio organizada por ADAR, celebrada el pasado 30 de enero en Barcelona, se han recibido atentas comunicaciones excusando su presencia con nosotros y que son:

Don Luis Miguel ENCISO RECIO, Presidente del Grupo Parlamentario de UCD en el Senado. Nos acaba su carta diciendo:

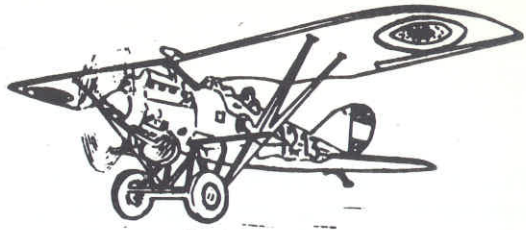
De todas formas, cuenta Ud. con mi simpatía y mi actitud de apoyo para su causa.

Don Joaquin RUIZ-GIMÉNEZ CORTÉS, en el que un extracto de su carta dice así:

Le ruego, por consiguiente, que excuse mi involuntaria ausencia en esa comida-coloquio, pero que me considere espiritualmente presente y adherido a todas las conclusiones a que lleguen. Además de ello, colaboraré con todo empeño en las nuevas gestiones que hayan de realizarse para que se resuelva en justicia los problemas que tienen planteados.

y otros, que agradecemos su simpatía para con los actos que organiza esta Asociación de Aviadores de la República.

**nuestros
"viejos aviones"**



HISPANO - NIEUPOINT 52

HISPANO NIEUPOINT 52 C-1. - Era el único monoplano de caza en servicio en la Aviación Militar al estallar la guerra. Se fabricaba en la factoría Hispano-Suiza, de Guadalajara, desde 1929.

En este año el Gobierno español convocó un concurso al que se presentó material español y extranjero. Se seleccionaron tres tipos de aviones: "Nieuport-Delays 52", "Dewoitine D-27", por los franceses, y el "Loring C-1", por los españoles. Después de las pruebas de exhibición y homologación fue elegido el presentado por la casa "Nieuport 52", que comenzó a construirse en serie por Hispano Suiza, en Guadalajara, iniciando con él la construcción de aviones metálicos.

El "Nieuport 52" era un avión sexquiplano, totalmente metálico, salvo en el entelado del plano superior. Dicho plano, de gran superficie, presentaba un diedro de 2.º, en el cual se alojaban dos depósitos de combustible de 362 l. Solamente este plano disponía de alerones y representaba la casi totalidad de la superficie sustentadora. Además del pequeño plano inferior, contaba con un carenado en el eje de las ruedas. El fuselaje, de sección elíptica, estructurado por dos cuadernas principales y varios anillos que le daban forma y resistencia. Entramado, mediante largueros, el conjunto quedaba revestido por bandas longitudinales de duraluminio. El tren de aterrizaje de un ancho de vía de 2,10 m., se unía al fuselaje mediante dos juegos de montantes en forma de N y al plano superior por otros dos en forma de Y, que atravesaban el plano inferior. Patín de cola tipo ballesta, como complemento o tercer punto de apoyo del avión.

En su tiempo fue un buen avión de caza. Al serle incorporado el motor Hispano Suiza 12 Hb. con radiador frontal Corominas debajo del morro, en sustitución de los Lamblin laterales, superó en rendimiento al original francés. Dicho motor, en V, accionaba una hélice bipala de madera de 2,70 m. de diámetro, desarrollando una potencia nominal de 500 CV.— Estaba armado con dos ametralladoras Vicker de 7,7 mm., sincronizadas con el motor y disparando a través de la hélice.

Su actividad fue breve. En 1935, fueron presentados para sustituirle el monoplano americano "Boeing P-26" y el biplano inglés "Hawker Fury", decidiéndole la construcción de éste último, cosa que no pudo llevarse a efecto por comenzar la guerra en esos días.

En esta fecha, el "Nieuport 52", estaba encuadrado en el Grupo 11, de Getafe, el Grupo 13, en el Prat de Llobregat y una Escuadrilla del Grupo Mixto n.º 12, en Tablada. Así pues, se hallaban en servicio cinco escuadrillas con un total de 40 ó 45 aviones, la mayoría de ellos en la zona leal al Gobierno de la República.

nuestros viejos aviones

Poco a poco, este avión, ya por entonces anticuado, fue sustituido por cazas más modernos de origen francés que en pequeñas cantidades iban llegando: "Dewoitine 372, 500 y 510", "Loire 46" y "Bleriot Spad 510". Por el desgaste normal y el combate contra nuestros enemigos perdimos una decena de "Nieuport 52".

En cuanto a los viejos "Nieuport" de nuestros adversarios, pronto dieron paso al nuevo y abundante material de caza enviado por alemanes e italianos: "Heinkel He 51", "Fiat CR-32", "Romeo", etc.

Para, en parte, poder compensar esta desproporción nuestra fábrica de Guadalajara, en los meses de agosto y septiembre, procuraba entregar, nuevo o reparado, un "Nieuport" por día. Nunca debemos olvidar el valor y capacidad de estos compañeros anónimos.

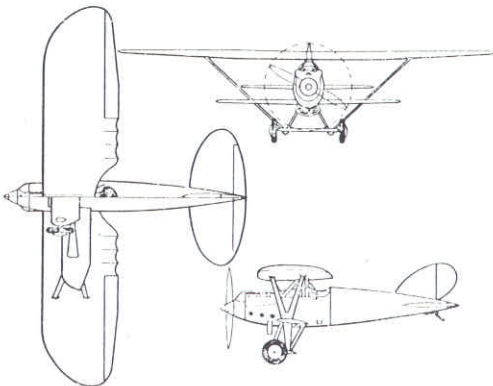
Al final de la guerra, salvo los mil veces reconstituidos que hacían temblar a los alumnos de caza, no creo que quedase rastro del "Nieuport 52 C-1", pero sería injusto no reconocerle el gran servicio que prestaron en las escuelas de vuelo de La Ribera y los Alcázares. Los pilotos que hicieron el curso en España, se acordarán toda su vida del primer vuelo que realizaron en "Nieuport".

Muchas más cosas os podría decir de estos dos veteranos de nuestra guerra. Os recomiendo que releáis, una vez más, el libro "Mitos y Verdades", de nuestro inolvidable y querido compañero Andrés García Lacalle. Encontraréis en él muchos detalles que no figuran aquí y que harían este artículo interminable.

CARACTERÍSTICAS

Envergadura	12,00 m.	Superficie alar	29,34 m. ²
Longitud	7,64 m.	Peso en vacío	1.360 Kg.
Altura	3,00 m.	Peso cargado	1.800 Kg.
Vcd. máxima	260 Km/h.	T. subida 5000 m.	13' 30"
Vcd. crucero	220 Km/h.	Radio de acción	3 h 30'
Vcd. aterrizaje	125 Km/h.	Techo práctico	8.200 m.

Salvador Pomés
"ALAS PLEGADAS"



EL ÚLTIMO VUELO

He leído los escritos de algunos compañeros que describían su último vuelo u el último servicio prestado a la República, se trataba de la entrega a Franco de nuestros aviones, de aquellos que hasta ese día habían combatido en todos los cielos de España contra Fiats, Heinkels, Messerschmitt, etc. Al releer estos artículos me ha venido a la idea de describir también mi último vuelo, que no fue en la misma dirección, no fue en dirección de Barajas como el de nuestros compañeros, sino hacia Orán.

Según describen los que realizaron la entrega de los aviones, parece que habían recibido órdenes de la Junta de Gobierno, es decir de la Junta de Casado como la llamamos nosotros, y ellos consideraban que era un último sacrificio que les pedía la República, como un último acto de obediencia y disciplina, otros lo veían como un acto de caballerosidad del vencido al vencedor, que el primero entrega la espada a su adversario en un acto de gallardía unos, u para obtener su indulgencia otros. Existían también otros que deseaban hacer méritos ante los nuevos amos. Está bien claro, que los compañeros que han escrito los artículos realizaron ese acto con la mayor buena fe y ellos mismos describen que bien caro lo pagaron, ya que lejos de la acogida que ellos esperaban, que si no era con flores, tampoco era que les recibiera la «Legión Cóndor» maltratándoles de palabra y allí mismo les despojaron de los equipos de vuelos y otras cosas personales. Ni que decir tiene, que tanto yo como la mayoría de los compañeros que me rodeaban en Los Alcázares no compartíamos esa opinión de entrega, no esperábamos nada de la «magnanimidad» de nuestros enemigos y como sólo teníamos un avión capaz de varias horas de autonomía, en lugar de entregarlo, al contrario, nos concertábamos para aprovecharlo en salvar al mayor número de compañeros posible y así evitar represalias que seguramente vendrían por haber mantenido nuestra lealtad y nuestra fidelidad a la República. Por lo que es de las tractaciones de la Junta de Casado y comparsas, cuando hablaban de «una paz honrosa» no creímos naturalmente ni una palabra, pero hubo desgraciadamente algunos compañeros que picaron y yo mismo oí a alguno decir, que a los profesionales nos dejarían en Aviación y que nos dejarían con los mismos grados que habíamos obtenido. Este criterio contribuyó grandemente a que muchos compañeros que hubieran podido salir no lo hicieron y pagaran con su vida esta creencia, y otros con muchos años de carcel, no quiero citar nombres, pero cada uno de nosotros mantiene en su mente algunos casos. También el miedo a lo desconocido, a salir de nuestro país que naturalmente no es cosa fácil. Un grupo de Oficiales de Los Alcázares entre los cuales me encontraba yo, esperábamos el momento oportuno para poner pies en polvorosa. Este momento llegó cuando el veintisiete de Marzo el Jefe del Aeródromo me comunicó que había recibido orden de quitar la hélice a todos los aviones ya que en aquellas fechas empezaban a escaparse aviones de un lado y de otro. En Los Alcázares solo teníamos una decena de aviones E-30 que servían para las distintas prácticas de los alumnos de la Escuela de Observadores y que no tenían autonomía para marcharse a ningún sitio y como he dicho antes solo teníamos un avión capaz para eso, era un viejo Latecoere que habíamos comprado tres ejemplares a la compañía francesa del mismo nombre y que sólo quedaba ese al servicio de la Escuela de Observadores. Todos los aviones los teníamos anclados en las extremidades del campo para evitar su destrucción por los bombardeos enemigos, se quitaron las hélices a los pequeños sobre plaza, pero al Late como era más pesada necesitábamos traerlo al hangar para lo cual pedí una autorización al Jefe de Aeródromo, pues es preciso decir que en aquellos días y debido a la fuga de aviones, no se podía poner un avión en marcha sin una orden escrita del Jefe de Aeródromo. Para hacer cumplir esta orden había un servicio de

vigilancia en el campo con varias ametralladoras instaladas. Provistos de este permiso, el piloto, el mecánico y yo nos dirigimos al avión y lo pusimos en marcha, entonces el mecánico me dijo: "Si lo rodáramos, metiéramos gases y despegáramos, cuando se dieran cuenta nos habríamos perdido en el mar". Yo le contesté que de ninguna manera, ya que nos íbamos sólo tres, cuando en ese avión podíamos salir varios más. Le rodamos, pues, hasta el hangar y otra vez el mecánico me sugirió el no quitar la hélice diciendo el Jefe que ya era tarde, que la quitaríamos a la mañana siguiente, yo le dije que más valía quitarla para que no desconfiasen, que el volverla a poner era cosa de unos minutos a la madrugada siguiente, pues era sabido que tanto el mecánico como el piloto nos habíamos concertado ya para salir a la madrugada siguiente. Yo mismo, la quité dejando las tuercas en plaza y mismo engrasados ya que la tenía que poner yo mismo, pues no sabía si el mecánico estaría en condiciones de hacerlo.

Efectivamente, tuve razón el hacerlo, pues a los pocos minutos de haber acabado se presentó el Jefe de Aeródromo, le di las novedades informándole que las hélices de los E-30 estaban almacenadas en el hangar y la del Late acabábamos de quitarla; él me dijo que parecía mentira que desconfiaran de nosotros y nos hicieran quitar las hélices, yo le dije, que el conocía bien lo que son los militares, que nosotros no teníamos que hacer nada más que cumplir las órdenes recibidas y era todo, (yo pensaba para mis adentros, «verás la sorpresa que te vas a llevar mañana de madrugada cuando oigas despegar al Late»). El se marchó a su casa y yo al pabellón de Oficiales. Me entrevisté con los compañeros y coincidimos en que había llegado el momento y no podíamos esperar más, nos citamos en una de las habitaciones del pabellón de Oficiales después del cine para ultimar detalles y tomar las precauciones para que nadie se enterara de nuestra salida hasta que no nos oyeran despegar, así lo hicimos, montamos la hélice y despegamos con el viejo Late y trece a bordo, pusimos rumbo a Mallorca para despistar por si salían a perseguirnos que no nos encontrarán (como así fue) y veinte minutos después rumbo a Orán donde aterrizamos a las ocho y media de la mañana del 28-3-39.

Un poco tiempo después, encontré en Argelia a un compañero que salió más tarde, pero que aquel día estaba en Los Alcázares y fue testigo de lo que ocurrió. Me contó que había un grupito compuesto por dos Oficiales y un Cabo que por lo visto querían hacer méritos y empezar la carrera de chivatos y para ello querían impedir que saliera el Late y montaban una guardia todas las noches, cerca de donde estaba anclado el avión, cuando se enteraron que se le había quitado la hélice se fueron a acostar tranquilos. Creo que a pesar de su celo han sido tratados con el mismo desprecio que los demás. En cuanto al Jefe del Aeródromo, parece que al oír motor en marcha se tiró de la cama y fue al teléfono para llamar a la caza al Carmolí pero naturalmente el teléfono no marchaba, nosotros lo habíamos «arreglado», se fue inmediatamente al puesto de mando y allí no había nadie, el Capitán de día y el telefonista de Servicio los habíamos llevado al hangar y como desde allí el teléfono tampoco funcionaba fue a cocheras para que le llevaran al Carmolí, pero tampoco allí no había nadie, de forma que tuvo que subir a la Compañía para despertar a un chofer. Total, que cuando quiso llegar al Carmolí y dar la orden de salir dos cazas a buscarnos ya llevábamos más de media hora por encima del Mediterráneo, camino de Orán, pero como habíamos hecho una trayectoria diferente no nos encontraron. Es así como terminó nuestro "último vuelo" y como comenzó nuestro exilio, pero eso es ya otro capítulo.

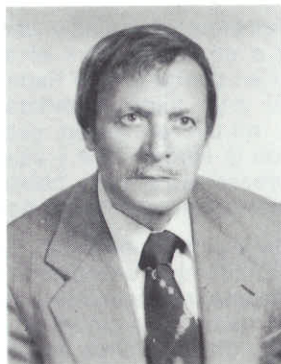
París, septiembre de 1981

M. Borge

Sugerencias para el Álbum o Libro que recoja las biografías y la historia de nuestra aviación

Para ir perfilando ideas y sugerencias con referencia a la confección de un álbum, libro o historia de todos nosotros, recopilamos a continuación dos ejemplos enviados por los compañeros Luis de Asit Mínguez y Patrocinio Romero Vallhonrat, rogando que cualquier indicación al respecto sea dirigida a la Redacción del boletín "Alas Gloriosas", para redactar una fórmula que encaje para la finalidad que se persigue.

Ejemplo de la ficha que podría servir para la realización del Álbum.



Sr. Don LUIS DE ASIT MÍNGUEZ

Nacido el 12/01/1918 en Valencia.

Cursó estudios en la Escuela Militar de Aviación en (Kirovabad) República de Adserbeiyán (URSS) del 3.º Curso. Promovido al empleo de Sargento Piloto de Caza (Chatos) según el D.O. n.º 213 de fecha 25/06/1938.

Prestó servicios en la 3.ª y 1.ª Escuadrilla del Grupo 26 Escuadra II.

Derribado en combate por querer salvar a su compañero de patrulla José Simón Valverde, atacado por los Fiats, el 8 de noviembre de 1938 a 15 h 30 en el sector de Falset, frente del Ebro, pilotando el avión C.A. 190 de la 1.ª Escuadrilla del Grupo 26, herido (muy quemado). Clínica Platón de Barcelona y después Campo de Gurs (Francia).

*Dirección, 26 rue du Chemin Vert, Appt. 26, T 29 - 93000 Bobigny (France)
Teléfono 8319858*

Nuevas direcciones

.....

.....

.....

PEQUEÑA BIOGRAFÍA DE PATROCINIO ROMERO VALLHONRAT, PILOTO DE LA SEGUNDA ESCUADRILLA DE «CHATOS»



Desde muy niño he tenido una gran ilusión con las cosas relacionadas con la aviación, hasta el extremo, de que cuando pasaba un avión por los cielos del pueblecito donde yo nací, en la provincia de C. Real, me quedaba mirando con una gran nostalgia todo el tiempo que mi vista podía divisarlo y en mi mente, se depositaba la idea de que algún día yo podría llegar a ser piloto.

Transcurridos los años infantiles y ya con mis 17 años, me trasladé a Madrid en donde empecé a colaborar para el advenimiento de la República. Para ello conseguí entrar en contacto con Ramon Franco (en su época de republicano) y después con el gran piloto demócrata Rexach, todo ello como es natural, acentuaron en mí en un grado superlativo mi entusiasmo por las cosas relacionadas con la aeronáutica y cuando estalló la Guerra Civil no dudé ni un momento en presentarme para hacer el curso de piloto, cosa que efectué, haciendo las correspondientes prácticas en Alcantarilla y La Ribera, (MURCIA).

Una vez que obtuve el título de piloto, pasé a la Segunda Escuadrilla de «Chatos» que estaba destinada en el aeródromo de La Señera (Valencia). Si mucha ilusión tenía antes de ingresar en aviación, mucho más se acentuó al encontrarme con pilotos extraordinarios de la categoría de Barbero, Viñals, Calvo Fiestas, Muñoz, Llorens, Gisbert y otros muchos que no los nombro, pero que no por ello, dejan de ser unos estupendos compañeros y buenísimos pilotos ya que todos ellos consiguieron con su gran compañerismo que mi estancia en la escuadrilla se hiciera día a día más deliciosa y amena, mitigando con ello, los peligros diarios que teníamos que soportar por los muchos servicios a que estábamos sometidos a realizar.

Estimo interesante reseñar, un bombardeo que nos hicieron en el Aeródromo de La Señera (Valencia) en el que aparecieron unos Heinkels, 111 de la Legión Cóndor protegidos por los correspondientes Meisser 109 que nos dejaron caer sus bombas en el campo de aterrizaje, viéndonos obligados a despegar entre una nube infernal de metralla con nuestros Chatos, consiguiendo salvar nuestros aviones y entablar combate con la caza enemiga derribando un Meisser así como hacer prisionero a su piloto que era de nacionalidad Alemana.

Otras de las vicisitudes que deseo narrar, es el acto de sabotaje a que fui objeto en el frente de Extremadura, pues salíamos a realizar un servicio en el sector de Peñarroya y al intentar tomar altura, cuando sólo estaba a unos 550 metros, se me paró el motor debido a que me habían echado tierra en el depósito de la gasolina. Ante tal circunstancia, me vi obligado a regresar planeando al aeródromo, no sin antes, tirar las 4 bombas que llevaba debajo de las alas por medida de precaución, así como, desplomar el avión en unos matorrales ya que por no tener suficiente ángulo de planeo me pasé unos metros del campo de aterrizaje, con todas estas medidas preventivas logré salvar el avión que era mi mayor interés y preocupación. Diré como dato anecdótico que al arrojar las bombas para tomar tierra a motor parado, las deje caer sobre un arroyuelo que estaba próximo al aeródromo con tan mala suerte, que se dio la circunstancia de que se encontraba una joven pastorcilla lavando en el mencionado arroyo,

resultando lesionada por un trozo de metralla en un pecho, siendo para nosotros una gran sorpresa cuando esta joven se presentó con un familiar en el aeródromo con el fin de que la curáramos, pues según ella la había bombardeado un avión «Facha» y nunca se creyó que fuera esa casual circunstancia la que causó sus lesiones y que el autor de lo ocurrido se encontraba en su presencia.

Durante la última ofensiva que el Ejército de la República efectuó en Extremadura, fue muy agotadora nuestra actuación, si bien, a pesar de los muchos servicios, los combates no fueron muy numerosos en el aire, si he de resaltar los que se efectuaron en el sector de Pozoblanco ya que en uno de ellos, la segunda escuadrilla de «Chatos» dirigida por el gran jefe de escuadrilla Francisco Viñals y compuesta por Calvo, Fiestas, Brufau, Llorens, Soria y otros compañeros hasta completar la escuadrilla, logró entablar combate con los Fiat y derribar al jefe de los mismos Capitán Vázquez Garastizabal. En toda esta ofensiva yo me lo pasé estupendamente, pues a pesar de los muchos servicios que se realizaban todavía nos quedaba humor y alegría para después de terminar la jornada de vuelo, en compañía de algunos compañeros trasladarnos a Almodóvar del Campo a casa de una tía mía que vivía en este pueblo, no a muchos kilómetros del campo de aviación de la Garganta, campo situado entre un frondoso eucaliptal con una belleza extraordinaria, pero con un poderoso peligro para aterrizar por la gran altura de sus árboles colindantes en todo el perímetro del campo.

Nuestras visitas a Almodóvar se sucedían con alguna frecuencia con el fin de cenar en casa de mi tía Catalina, la que nos preparaba unos pavos en pepitoria que significaba una cena suntuosa y después en las sobremesas se organizaba una fiesta con un poquito de baile, lo cual daba motivo para bailar con una bella mujer llamada Carmen, que se hospedaba allí y con la cual llegué a tener una amistad intensa la cual me sirvió después para evadirme de los rigores del franquismo.

Al terminar la ofensiva de Extremadura, preludio de la terminación de la Guerra Civil, nos trasladamos al aeródromo de Rabasa (Alicante), donde permanecí hasta la ocupación de dicho campo por las fuerzas enemigas. Mi idea y la de mi buen amigo Torres que es el que se quedó al cargo de los que no fuimos a entregarnos a Barajas, era el esperar a la tercera escuadrilla que estaba en Valencia con el fin de repostar gasolina y desde Rabasa marchar a Orán; pero cuando tomaron tierra y pedimos gasolina para la tercera, surgió un mecánico negándose a que repostaran, alegando de que si nos marchábamos los pilotos podían ser ellos motivo de represalias. Consideramos que no era momento de liarse a tiros con unos antiguos compañeros y optamos por entregarnos al día siguiente a las fuerzas de ocupación.

Una vez efectuada esta entrega de aviones y personal, yo pasé en compañía de otros compañeros al Castillo de Santa Bárbara de Alicante, donde fuimos despojados de los efectos personales que les apetecieron a los que se hacían cargo de nuestra custodia, posteriormente pasamos al ruedo de la plaza de toros, durmiendo en la arena con sólo una manta que compartía con mi buen amigo y compañero Ramón Sellabona, uno de los muchos catalanes extraordinarios que yo he conocido en mi vida y que siempre recordaré con mucho cariño. Después de pasar unos meses en esta desagradable situación, nos mandaron al Cuartel de Benalua, donde ya mejoró un poco nuestra situación, respecto a cama y comida sin llegar a ser el trato todo lo humano que debía de ser, pero en fin, ya se podía soportar algo mejor.

Transcurrido unos meses soportando esta precaria circunstancia, mi tía y mi amiga Carmen lograron sacarme de aquella penuria y una vez ya en casa, pasé algún tiempo bajo la permanente vigilancia de los falangistas de turno y gracias a un buen amigo que me avisó a tiempo para marchar a Madrid no me volvieron a encerrar, logrando esconderme durante dos años. Como consecuencia de mi desaparición, metieron en la cárcel a mi tía por no declarar dónde me encontraba y la tuvieron un año encerrada, Carmen también tuvo que marcharse a Barcelona para no correr el mismo riesgo que mi tía.

Transcurridos estos años cargados de vicisitudes, de los cuales pude sobrevivir gracias a la ayuda de una hermana que me mantuvo durante todo este tiempo y ya suavizado algo el terror franquista, por fin pude con nombre falso, colocarme en trabajos que no eran de mi competencia, pero que había que realizar para poder subsistir y no seguir agravando la economía de la familia.

Como todo pasa en esta vida y nada dura cien años, por fin, logré abrirme camino y después constituir un hogar, casándome y teniendo unos hijos que me han dulcificado mi vida y han colaborado para cicatrizar las heridas sufridas por un régimen de represión y barbarie que nunca jamás perdonaré por el mucho daño que hizo a mi país.

Hoy que ya queda, muy lejos todos estos episodios, lo que sólo deseo es que la Democracia actual se consolide y perfeccione en un sentido cada vez más democrático con lo cual sean reconocidos los derechos de todos los demócratas, con el fin de conseguir una convivencia entre todos los españoles que nos permita vivir en paz en una España sin injusticias ni discriminaciones y de esta forma es como levantaremos el nivel de vida de los españoles y seremos respetados por todos los países del mundo.

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

La Redacción

“LA CLAVE”

De los programas organizados por Televisión Española y que merece particular audiencia es el titulado LA CLAVE y que dirige como moderador el Sr. Balbín. Destaca por su interés el que se celebró últimamente y que tomaron parte, entre otros, calificados militares, con un extracto del diálogo, que dice:

Sr. Balbín.- *¡Adelante, Lola!*

Srta. Lola: *Sr. Teniente Coronel Monzón, un telespectador dice que habla en nombre de varios compañeros, al exponer que debe aprovecharse este coloquio, para preguntar a alguno de los participantes, su opinión sobre el hecho que todavía no se haya reconocido los derechos como militares de carrera, aquellos que en 1936, decidieron defender al Gobierno que consideraban legítimo.*

Tte. Coronel

Monzón: *Realmente este es un tema que no atañe a mí como militar responder. Existe un Parlamento en este país, que es el encargado de legislar y a él le corresponde el reconocimiento de estos derechos que realmente no sé en qué estado se encuentran, sinceramente lo confieso, pero en ningún caso nos corresponde a nosotros decidir sobre ello.*

Periodista

D. Miguel

Angel:

*Nos están mareando ¡eh! Yo he estado hace poco con los que están más o menos agrupados, son gente ya muy mayor, por encima de los 60 años, están agrupados en una asociación, reciben largas permanentes de todos los interlocutores oficiales que tienen, y realmente es una situación humana, que habría que intentar por todos los medios arreglar de acuerdo con la **reconciliación nacional** que supone la **Constitución Española de 1978.***

Tte. Coronel

Monzón:

***Termina diciendo:** Pero de cualquier modo, supongo Miguel Ángel, que estarán de acuerdo, que la responsabilidad no nos corresponde a nosotros.*

Miguel

Ángel:

Por supuesto que no. Corresponde al Parlamento.

R. Salanova

GRUPO PROTECCIÓN DEL VUELO RÁDIO MÓVIL C.Q.

SUCESOS EN LA NOCHE

Me encontraba de servicio, en nuestra Estación de Radio-Móvil a las órdenes directas de nuestro Alto Mando y Gobierno, acampado en las cercanías de un importante Pueblo de LEVANTE, desde la pequeña ventanilla de respiración del camión donde teníamos montada la Emisora, se observaba la entrada de las fincas o Chalet a cierta distancia diseminados por el campo rodeando el conjunto con las medidas de seguridad necesarias y escolta correspondiente.

Mis dos compañeros Radiotelegrafistas, ordenanzas y conductor de nuestro camión descansaban alejados de nuestra ubicación en el alojamiento preparado al efecto. Un conductor y mecánico hacía su turno de vigilancia y servicio, para caso de emergencia, en el otro camión que teníamos montados los grupos de producción de energía y tenía autorización para dormir si no se requerían sus servicios.

Me encontraba así solo, atendiendo a la escucha de todas nuestras emisoras, comunicando por teléfono directo con el Oficial de servicio enlace de nuestro Alto Mando, las incidencias normales de nuestra misión.

Sobre la media noche, me ordenaron y dictaron un largo mensaje, para cursarlo a la Estación de servicio de Albacete, con la salvedad de que una vez pasado a la clave que utilizábamos, no lo cursara hasta recibir la Orden de transmitirlo.

Preparé seguidamente la conexión con la citada Estación y si mi compañero de servicio por fortuna vive, aún se estará preguntando dada la rapidez que todos demostrábamos y que era lo normal en nuestro cometido, que fue lo que pasó para estar toda la madrugada de aquella noche, a la escucha.

En mi quehacer, preparando la transmisión del mensaje y haciendo la clásica señal a intervalos de, que era contestada por mi compañero de Albacete, se pasaron las largas horas. Al filo del alba me ordenaron que el mensaje quedaba anulado.

Observé por la pequeña ventanilla, un fuerte movimiento de vehículos ya que pasaban muy cerca los caminos de entrada y salida del improvisado campamento, pero en mi concentración con el servicio que me ocupaba, nunca llegue a pensar que aquel movimiento de salida era una precipitada evacuación.

Al rayar el día, llegaron, con caras de un imprevisto despertar mis compañeros, regañándome de que no les había avisado a tiempo. Me justifiqué indicándoles que yo no sabía nada de lo que había pasado o estaba pasando.

Nuestro Teniente y Jefe de Estación en unión de varios Oficiales y tropa de escolta que se habían quedado rezagados, formaron una columna de marcha para donde...

Abandonamos nuestra solitaria posición y emprendimos la marcha, al cruzar el Pueblo, algunos habitantes mañaneros nos miraban sorprendidos, quizás por nuestra marcha y formación, ya que nuestra pequeña columna se formó por varios motoristas a la cabeza dos camiones con tropa, nuestras dos unidades y cerrando la marcha otro camión con más soldados, todos con el armamento a punto para evitar una sorpresa y a todo gas.

Rebasamos el Pueblo con dirección Sur. A pocos kilómetros de distancia nos paramos. Nuestro Gobierno y Alto Mando estaba otra vez acampados allí. Un alto Oficial de nuestra Gloriosa, nos ordenó montar la Estación de Radio en posición de servicio.

Una vez en funcionamiento, mi compañero de turno, continuó su misión. Yo me retiré a descansar, utilizando una de nuestra cama portátil, bajo unos árboles cercanos. Serían las 2 ó 3 de la tarde cuando me despertaron, para salir de allí lo más pronto posible. Mirando todo el paisaje que nos rodeaba no se veía ni soldados de vigilancia, ni movimiento de vehículos esta segunda vez si nos habíamos quedado solos los componentes de nuestro Radio-Móvil.

Nos enteramos por nuestro Sr. Jefe de Estación, que a pocos kilómetros de allí había un campo provisional de aterrizaje y desde él iniciaron vuelo en aviones preparados al efecto los componentes de nuestro Gobierno.

Recogimos apresuradamente nuestro campamento y salimos pitando hacia la capital cercana donde nos pararon por la fuerza, una vez lograda la comunicación con nuestra base, nos dejaron marchar hacia nuestro nuevo destino, continuando prestando nuestros servicios hasta el final de la contienda, ya desprovistos de ilusión y de la esperanza pero cumpliendo con eficacia nuestra misión y nuestro deber hasta el último mensaje.

FERNANDO IZQUIERDO GAHETE
Cabo Radiotelegrafista

PENSAMIENTO

O

NECESIDAD DE RECORDAR

En un rincón de las afueras de París, lejos de nuestra querida Patria; un piloto medita. He recibido carta del compañero Sapiña que ya los años le atacan con un derrame cerebral y todavía más grave, la soledad en un pueblecito de Francia.

Contestando a mi carta que le produjo mucha alegría me dice "No puedo poner un rostro a tu nombre".

Estas palabras tienen el significado que ya empezamos a librar los últimos combates y como siempre tenemos que poner todas las ventajas en nuestro favor.

Poner un rostro a nuestros nombres, esto es la cuestión, seguramente esto permitiría realzar más nuestra hermandad y ayudarnos mejor a soportar los últimos combates de nuestra existencia.

Yo creo que todos nosotros representamos una gran familia "Nuestra Gloriosa Aviación", aunque hayan algunos que inconscientemente se hayan alejado. Estoy seguro que si tuviesen en su poder un álbum con la fotografía y los datos de nuestras actividades en los periodos de guerra, se le despertaría una cosa que nunca podrá desaparecer, nuestra hermandad, y al mismo tiempo una fotografía como somos en la actualidad, para mejor conocernos.

En nuestra vida particular, el álbum de la familia, algunas veces nos permite soñar recordando el pasado.

Este álbum también dejaría una página en la Historia de España; solamente la reunión de todas las fotografías y descripciones informáticas harían ver y darían a conocer esta juventud que tanto dio y tan poco pidió a nuestra Patria.

Qué valor histórico podría dejar en la Historia de España solamente la presencia de un pasado que sólo el tiempo podrá amarillear las fotografías.

En un rincón de las afueras de París un piloto sigue meditando y vosotros todos también podéis poner vuestro grano de arena.

DE ASIT

*La unanimidad
es una fruta que sólo se cultiva
en los huertos de la hipocresía
y del temor.*

EN LA ESPAÑA DE LA POSGUERRA CIVIL, SE PRETENDIÓ QUE DIOS TUVIERA IDIOMA

Era un muchacho cuando ingresé en Aviación que podía haber simpatizado con todo menos con el sufrimiento, sin embargo, más tarde conocí horas tristes y de desaliento. Ahora soy sesentón, tengo otras pasiones, otros pensamientos e ideas. Se ha pasado por el fuego, y como bien dicen, lo que el fuego no destruye lo endurece, y así quedo en la generación del romanticismo enérgico que se apoya en la vida y la fuerza firme de la voluntad.

Nacido en Cataluña de una familia laboriosa que procuró labrar con el trabajo y constancia la felicidad de los suyos, fui educado en primaria en una escuela religiosa, pasando más tarde a estudios especializados, y aunque yo siempre me sentí libre, no dejé de complacer a mi madre aceptando la religión aún sin ser un buen practicante. Mi padre, de Izquierda Republicana de Cataluña, dejaba hacer el juego a la madre aceptando también bien el catolicismo.

Estallada la Guerra Civil, ingreso voluntario en Aviación Republicana el año 1937 ya que mi ilusión era volar, deseo exteriorizado en otras ocasiones y escritos, siendo el Destino riguroso con mi bando, no valió la voluntad, la constancia, la inteligencia, ni la previsión, la derrota republicana bastó para destruir todos nuestros esfuerzos y cálculos, fatalmente fuimos a parar a Porlier, cárcel provincial de Madrid.

En Porlier, conocí hombres buenos encerrados en galerías enjauladas que morían por haber defendido los derechos del Hombre y eran sacrificados como capones destinados a las "sacas" en celebración de cualquier acontecimiento fascista o festivo.

De recluso creí que muchos de los curas no podían ser de la misma religión que profesaba mi madre. Ella era todo bondad y cariño, y yo en la cárcel conocí sacerdotes intransigentes y creo también cínicos, que en condiciones de nuestro gran decaimiento físico por falta de alimentación e higiene, nos obligaron en caluroso verano, de pie a pleno sol, oír misa plagada de largas y pesadas pláticas políticas y soportar desgallitados cantos fascistas seguidos de saludos nazis, llegando hasta el asco y el desmayo de muchos de nosotros, por la debilidad casi cadavérica que invadía muchos de nuestros cuerpos mal alimentados y enfermos.

Al llegar presos a Porlier, el nombrado y popular por aquel entonces en España, padre Pérez del Pulgar, nos dijo: "Franco, va a operar como en su propia carne". Aquella misma noche "sacaron" de Porlier varios presos con destino al paredón... También cuando Franco concedió indultos intentando arrimarse a las democracias al declararse éstas fuertes dentro la II Guerra Mundial, y el nazismo aunque vencedor momentáneo, de nulo éxito final, fue despiadado el requisito que exigió el clero franquista de obligar al exámen de religión a los indultados (?) para salir de las cárceles fascistas en libertad condicional. ¡No valieron excusas! Los analfabetos que en España siempre se procuró los hubiere, debían primero alfabetizarse para luego estudiar la Doctrina en **idioma castellano**, retrasando así algunas salidas. Yo mismo que en mis horas de infancia había rezado, más rezado en catalán, como me enseñó mi madre y los Maristas, no sirvieron mis conocimientos doctrinales en catalán, tuve obligación de aprenderlos en castellano deprisa y corriendo para largarme cuanto antes de aquel infecto presidio. Y ahora pregunto yo al clero franquista: ¿Fue correcto para ellos que Dios tuviera alguna vez idioma o bando?

Han pasado los años, las nuevas generaciones han cambiado directrices y subido nuevos personajes regidores, modernizado y quizás también humanizado más los conceptos. Ya en libertad, he conocido y tratado nuevos religiosos con pensamientos modernos, racionales y piadosos, con ellos he conversado en tertulia y en profundidad e incluso cooperado decorando iglesias y ermitas en mi profesión de decoración, llegando a la conclusión que en el Mundo, en la Vida, en todas partes y en todas las épocas, han de existir los Caín y los Abel.

Luis Negra Escuder

AMISTAD AGRADECIDA

Gracias, amigo Isidoro Giménez García, por ese tu sincero y noble recuerdo dedicado a nuestro nunca bien admirado capitán en Getafe y sacrificado jefe en todas sus múltiples misiones asumidas a lo largo de la contienda del 36 al 39, y muchas gracias, también, al Consejo de Dirección y Redacción de "ALAS GLORIOSAS" por esa fotografía, joven y magnífica, de D. Manuel Cascón Briega, que ha venido a reavivar la imagen indeleble que guardan los archivos fotográficos de las "MEMORIAS" de cuantos le conocimos, de cuantos fuimos testigos de sus virtudes humanas y militares y de cuantos no estuvimos exentos de faltas y parciales apreciaciones acerca de ellas.

Tienes razón, amigo Isidoro,... Tuvo que llegar el 18 de julio de 1936 para ser testigo fehaciente del error de nuestras críticas de subordinados inconformistas con el concepto de disciplina honrada y meticulosa, que tenía en el capitán Cascón a todo un modelo castrense.

Aquél, el 18 de julio trágico para nuestra España, agigantó para los espectadores de la Escuadra Aérea N.º 1 su figura, pequeña y baja en lo físico, elevada y de muchas pulgadas en lo moral y cívico.

Su avance musculoso y atlético, marcial y valiente, al frente de las tropas de Aviación, a las que se unieron las masas milicianas camino del Cuartel de Artillería en el amanecer del día 20 de julio, cautivó los ánimos, despertó los espíritus dubitativos, transformó los viejos y ególatras criterios sobre la personalidad de D. Manuel Cascón Briega en elogios conmovidos, en admiraciones emotivas que brotaban de los más hondo de los pechos hasta el límite insospechado de **no poder impedir** que los ojos de muchos se humedeciesen, oprimidos por una emoción inusitada que obligaba a manar lágrimas al contemplar aquel reverso ignoto de la medalla del militar de tan baja estatura, pero capaz de electrizar, galvanizar y conducir tras de sí a a sus propios detractores del día anterior por no ir más lejos...

No conocíamos al capitán Cascón... Aún más, no queríamos conocerle... Estimábamos sus anécdotas como producto de "chaladuras"... ¡Era excesiva meticulosidad castrense para la... "recién nacida libertad republicana del 14 de abril de 1931"!...

Y fue el hecho —recuerdo imperecedero para cuantos militamos en el Aeródromo de Getafe— de la rendición del Cuartel de Artillería la espoleta que hizo explotar la bomba de civismo y de humanidad que se había acumulado en aquella configuración fisiológica... más bien diminuta.

Desde aquellos días... ¡qué cambio tan radical!... El capitán cuyo nombre en la "ORDEN DEL DÍA" anunciado como "Capitán de Cuartel" suscitaba guiños y murmullos entre los soldados nombrados para el servicio de guardia, pasó a ser el capitán admirado, cuyas órdenes eran todo un privilegio. Ya no se eludía su paso, pues era gratificante verse correspondido con aquel su característico saludo gimnástico y atlético más que castrense... ¡Qué gran capitán en tan corta estatura!...

Y si el mes de julio de 1936 nos ofreció la primacía..., el mes de marzo de 1939 estampó el sello de la confirmación de la aquilatada bondad de D. Manuel Cascón Briega...

¡No defraudó a nadie!...

Su entereza, su sentido de la responsabilidad, su contextura humana, social y castrense sobrepasaron los límites de los temerario.

El sabía muy bien qué había sido de Núñez del Prado, de Álvarez Buylla, de Ponte Bahamonde, de Leré,... No ignoraba la animosidad que hacia él sentían muchos jefes y oficiales cuyos nombres silencio..., porque "EL TIEMPO" ya ha hecho "su justicia inapelable"...

Y sin embargo... no buscó la conservación de su vida, acogándose a la hospitalidad extranjera?... Se mantuvo en su puesto y recabando para él toda la responsabilidad castrense por la actuación de la Aviación de la República, plenamente convencido de que en el ámbito militar aéreo no se había producido ni un solo acto vindicativo. Había habido jefes, oficiales y suboficiales presos o sujetos a "Disposición Gubernativa", pero ni un solo individuo había sido sacado de los recintos de los cuarteles de Aviación para ser sometido a "paseo"...

Y su pertinacia en "no doblar la rodilla", su terquedad en no ser catalogado como "reo de auxilio a la rebelión" —"Los rebeldes son los que me están juzgando..."—, diría en pleno Consejo de Guerra entre otras muchas acusaciones, dado que "el soy un vencido, sí, pero leal al gobierno legítimamente constituido" era su galardón, su pertinacia y su terquedad, digo, le llevarían al acto supremo y sublime de sellar con su vida y sangre su fidelidad castrense y ciudadana a unos principios de patriotismo y de honradez acrisolados.

¡Qué bien le conocía nuestro general y su amigo entrañable Ignacio Hidalgo de Cisneros!... ¡Cómo quería y estimaba Hidalgo de Cisneros a "Manolito Cascón"!...

¡Gracias, Ildfonso,...!

¡Gracias, Dirección y Redacción de "ALAS GLORIOSAS"!...

Sebastián Martín Vélez

"El Padre"

Cuentan que el general Mola, en cierta ocasión, una gitana que le dijo la buenaventura, le vaticinó que moriría con las botas puestas. Como es sabido, el general murió en un accidente de aviación y lo encontraron descalzo. Es que como era muy supersticioso, al subir al avión se sacó las botas, por si acaso...

Románticos del aire

De los ases más famosos de la caza en la Gran Guerra (1914-18) vamos a referirnos al legendario piloto francés GUYNEMER, nacido en 1894 y derribado en combate el 11-9-1917.

En la escuadrilla de "Cigognes", destacaba el SPAD de Guynemer, cuya carrera militar fue rápida y brillante. Discípulo mecánico en enero de 1915, logra rápidamente su título de piloto, siendo nombrado cabo, y después de unos cuantos combates en dicha escuadrilla, este combatiente frágil y obstinado, logra su primer triunfo el 19 de junio de 1916. Desde entonces ya es para todos un hombre heroico, ya que antes de terminar el año ya había conseguido derribar veinticinco aparatos enemigos.

Georges Guynemer, ascendido a capitán el 18 de febrero de 1917, a los veintidos años de edad, ha logrado ya cuarenta y cinco victorias y es nombrado oficial de la Legión de Honor. Le queda todavía por conseguir nueve victorias y tres meses de vida. El 11 de septiembre de 1917, días después de su 54 victoria, partió en patrulla en el frente de Flandes. Hacia las nueve horas y 35 minutos, apercibió desde lejos un avión enemigo y se dirigió a él; su compañero siguió y emprendió combate con otros dos aviones salidos de la bruma. Nadie más ha vuelto a ver a Guynemer. Se supo que había sido abatido por el teniente Wiseman.

Cuando fue derribado, tenía en su haber 755 horas de vuelo, primero sobre un "SPAD VII" y luego un "SPAD XIII", ambos bautizados con el nombre de Veux Charles. Esta gran figura de la aviación de caza, a los 35 días de su desaparición, recibió su 2.ª y última citación en el orden del día, que el 11 de septiembre de cada año es leída en todas las bases del Ejército del Aire francés: "Héroe legendario, caído desde un cielo de gloria después de tres años de lucha ardiente, subsistirá como el símbolo más puro de las cualidades de la raza: indomable tenacidad, energía brava y valor sublime. Animado con la fe más inquebrantable en la victoria, lega al soldado francés un recuerdo imperecedero, que exaltará el espíritu de sacrificio y provocará la más noble emulación".

Barón Manfred von RICHTHOFEN, fue el más destacado as de la aviación de caza alemana durante la Primera Guerra Mundial. Nació en 1892 y derribado en el valle del Somme el 21 de abril de 1918. En noviembre de 1916 el gran aviador inglés Lanoe Havoker, condecorado con la Cruz Victoria, y comandante de la 24 escuadrilla del Royal Flying Corps, inicia la lucha con el capitán Manfred von Richthofen, encima de Bapaume. Los dos adversarios no pueden tirar más que hacia delante con ayuda de ametralladoras fijas. Hanover, a bordo de su pequeño D-H -2, con hélice de propulsión, motor detrás, y, por consiguiente, visualidad perfecta; Richthofen, a bordo de su Albatros, más potente, necesita para captar al enemigo en su visión colocarse detrás de él o bien ganándole en altura picar sobre él. Persiguiéndose en círculo, los dos aviones suben: Havoker, a pesar de su habilidad y de la manejabilidad perfecta de su "DH 2", es dominado; viéndose perdido, intenta volver a sus líneas zigzagueando; Richthofen le persigue, le apunta y le mata de una ráfaga en la cabeza.

En 1918 la lucha fue volviéndose más y más dura para los aviadores de caza. El día 21 de abril es un día de duelo para la aviación alemana. Un capitán inglés de 20 años, Roy Brown, que estaba enfermo y que pertenecía a la escuadrilla 209, se levanta al alba y arrastrándose hasta su avión, parte con siete compañeros pilotando siete Sopwith "Camel", los cuales encuentran sobre sus líneas, o mejor, sobre la zona confusa donde la gran batalla continua, unos 20 aviones enemigos. En el revoltijo de la lucha un novato, el teniente Way, abate un Fokker, que cae incendiado, después, teniendo orden de no emplearse a fondo en el combate, pica hacia el suelo y a 60 metros vuela hacia el Oeste. Un triplano rojo se destaca de la lucha y se lanza sobre el avión de Way. Roy Brown pica entonces en persecución del alemán, le apunta y tira. El Fokker cae; de sus restos es extraído Manfred von Richthofen, muerto de una bala en el corazón. Los enemigos, según una tradición, a la cual la aviación británica ha permanecido siempre adicta, le hicieron impresionantes funerales.

Su excepcional aptitud para el combate aéreo corría pareja con su caballerosidad, compañerismo y destacada personalidad. En prueba del reconocimiento que mereció a sus propios enemigos, en 1936 se ofrendó simbólicamente al gobierno alemán un fragmento del timón del avión que pilotaba Richthofen en su último vuelo. Fue sepultado primeramente en territorio francés, pero en 1925, sus restos mortales fueron trasladados definitivamente a Berlín.

S.F. Martí

En un consultorio médico y muy visible
en la sala de espera, había el siguiente letrero:

**“Para evitar agujeros en las alfombras,
y en sus pulmones,
por favor, no fume”**

UN PRÓLOGO

Olor de campo, canto de cigarra, el aire en calma.
Calima en la mañana; el sol abrasa.
Lejano golpe y eco, la azada del labriego
Que el fecundo suelo catalán cultiva
Resuena en el sereno espacio agreste.

La risa juvenil y las palabras
Salpican, con frescor, la soledad ambiente.
Patrullas de pilotos que a la sombra
De frondosa avellana arboleda entorna el campo
Amenizan su atenta vigilia y sosegada espera.

¡Raqueta! ¡Vive Dios! La acción comienza.
Con atlético brinco a la carlinga
Y hélices doce ya girando
y sus doce motores ya rugiendo.

En fácil orden, con vigor y brío,
Cual nobles alazanes raudos saltan
Los doce cazas en que un grande corazón late.
Se elevan en un breve avance al tiempo.

Con otras seis de "Moscas" escuadrillas,
El Grupo se dirige hacia el encuentro.
Giménez (Isidoro) punta de lanza.
Meroño, Zarauza, Bravo, Arias,....
Capitanes de ochenta otros valores,

En donde van Montilla, Pitarch, Calvo, Paredes,
Pallarés, Torras, Artigas,
Beltrán, Sanz, Balsa, Margalef,
Tarazona, Gascón, Sirvent, Toquero,
Marañón, Jacobo, Soria, Sánchez, Cano,
Y, así siguiendo hasta la cuenta entera.

Alcanzan a su tiempo al Grupo "Chatos",
Y, en armoniosa flota, proa al cielo,
Ganando altura van, tal campo de vectores
Que el pueblo lanza contra el ofensor extraño.

Allá abajo los campos: Allí están los infantes
Que, a través de la nube de humo y polvo
Que las granadas sucias del fascista enturbia,
Allí, desde su abrigo, escucha y mira al cielo
Y ve cómo su caza se lanza al objetivo
De golpear al agresor siniestro.

Llegados hemos ya a la zona objeto
Por nuestros estrategias señalada.
Un granizado fuego de barrera estalla;
Jalona de explosiones y metralla un cerco
Que escupen los germanos desde el suelo humbroso.

Pretenden refrenar el recio empuje
de estas alas, parcela de un gran pueblo
que defender anhela su libertad herida
y el suelo en donde su idiosincrasia enraiza.

Ametrallan los "Chatos" a la sierpe de acero,
Cual flamígeros punzones, con destreza y tino.
Las manos firmes de labrador, artista, obrero, ingeniero
Se hermanan al infante, artillero, tanquista e intendente.

Ya llega la ola de la Kondor Legión; ya está allá enfrente.
Masiva aparición que, en lontananza,
Como jauría, oteando a la víctima, acecha
por cuan, desamparada, a su merced se quede.

Y, mientras cual de buitres círculo,
A muy prudente alejamiento queda
Con enjambre de cazas por sombrilla
Que interpone en aérea empalizada.

Lanzamos hacia allá los "Moscas" cual venablos,
Cayendo sobre "Messers" y cien "Fiats";
Que no sobre los "Heinkels" que, lejanos,
Esperan nuestra ausencia, que el depósito vaciado obliga

Un torbellino estalla; fiera lucha,
Violenta llamarada el cielo baña.
Pedazos de metal, al aire saltan.
Aquí sucumbe un "Fiat", allá un "Messer".
Las máquinas arrojan fuego y plomo
Arreciando contra emblemas negra aspa
Sobre albo fondo que al nazi remedan
Su negra cruz gamada en blanca mancha.

El cielo limpio de enemigos queda.
Mas, muy alejado en su campo quedan
Los siniestros bombarderos "Heinkel" apostando
Llevar al pueblo hispano apocalíptico terror.

Sosiego al pensamiento vuelve
Despejado el entorno de enemigos.
El tiempo nos reclama ya el regreso.
Allí Delta del Ebro; aquí Gandesa,
La Sierra de Cabals y el valle en Reus,
Orientan nuestra proa hacia la base.

Llegados somos ya, ya en el silencio,
Mientras nuestras gentes el avión repostan,
Reunimonos en torno al jefe atento
A que el teléfono nos hable de los nuestros.

Las bajas son: ¡Ninguna! Todos sanos
Y listos, sin raspón ni desperfectos.
Para una nueva acción casi al instante.
Y, mientras vuelve la cigarra a oírse
y el golpe de la azada del labriego,
Hoy, de agosto día catorce, treinta y ocho
La gran batalla aérea del Ebro ha comenzado.

Luis Sirvent Cerrillo

Alcalá de Henares, 25 octubre de 1981

HIMNO DE MECÁNICOS

Música: Katiuska (parte cómica).
Letra: Sánchez-Casas.

Los mecánicos que van a partir,
muy contentos van al avión
a trabajar en las bajas
que la canalla facciosa
ha hecho en nuestra aviación.

Trabajar, trabajar,
trabajar para vencer.

La aviación Roja, es
ha sido siempre y será
invencible su valor;
cariño sin igual
tengamos a los motores
que nos dan la libertad.

Volverán todos a levantar vuelo,
sembrarán metralla de libertad,
volverán de nuevo a entablar duelo,
volverán gloriosos a su suelo
y si alguno lo hieren,
de nuevo se volverá a reparar.

Trabajar, trabajar,
trabajar para vencer.

RECORDANDO UN CINCUENTENARIO

Todos los años, a partir de la proclamación de la República, el día 14 de Abril de 1931, en esta fecha se organizaba un festival aéreo, el cual se desarrollaba en unos prados del término de Barajas, donde se improvisaban un barracón y unas dependencias de Bar-Restaurante para las personas invitadas al mismo. (Estos terrenos en la actualidad forman el complejo de la Terminal aérea Madrid-Barajas).

Dicho festival se componía de desfile de Escuadrillas en formación integradas por los aviones de la Escuela de Pilotaje y transformación de Alcalá de Henares, Cuatro Vientos, Getafe, Tablada, etc. Los tipos de aviones eran los AVRO 504 (Caza veterano de la Guerra europea del 1914) con su esquí característico, centrado entre ruedas. Los HAVILLAND DH-9, los BREGUET XIX, los NIEUPORT-52, así como algunas avionetas, y los R-III de la Loring, etc.

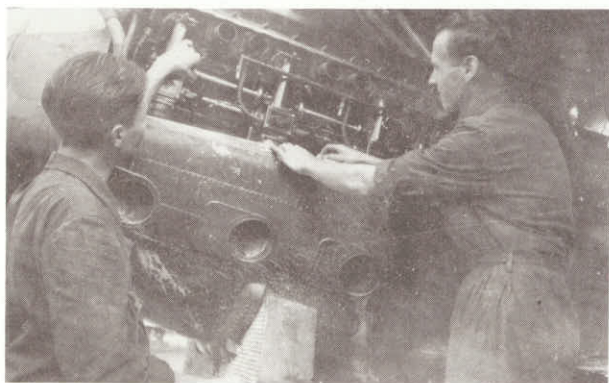
En estos festivales también había ejercicios de caza de globos con fusil que portaban los que ocupaban la carlinga posterior del avión. El número más emocionante era la alta acrobacia.

El 14 de abril de 1932, (en el que se cumplirán cincuenta años), precisamente en los entrenamientos del día anterior a éste, el Teniente Tellechea, uno de los más destacados en la acrobacia aérea con el Nieuport-52, a la salida de una «tonó» a baja altura, se estrelló en la esquina del barracón incendiándosele el avión pereciendo carbonizado.

José Jové Alujas



Un Nieuport de caza sobre el terreno de la Aeronáutica Naval, en Prat de Llobregat. Está luciendo la pantera negra, distintivo del grupo, en un lugar inhabitual. En el fondo se perciben dos cazas Martynside de la Aeronaval.



Francisco Poveda y
José Jové
revisando el motor de un
Nieuport-52



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