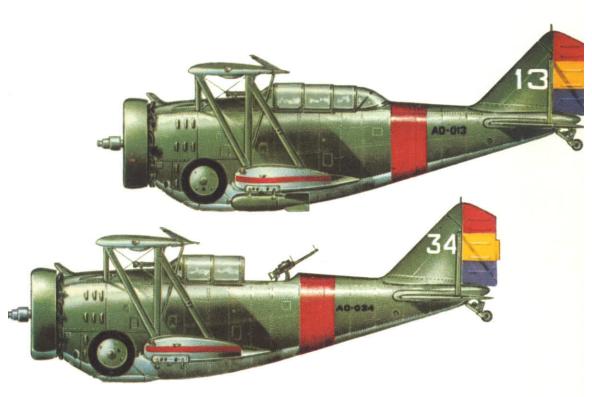
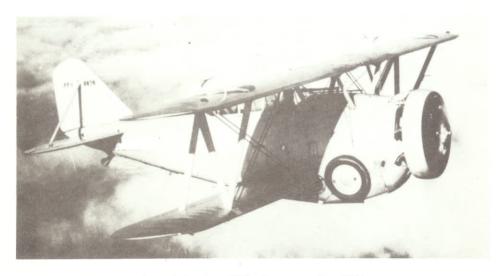
GLORIOSAS



CCF - GRUMMAN, FF-1

BOLETIN INFORMATIVO 25

asociación de aviadores de la república A.D.A.R



Uno de los tres CCF - Grumman, tipo FF-1, en vuelo de protección en la Zona marítima de Cartagena.



En tierra, el CCF - Grumman, tipo FF-1.



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 25

ENERO-FEBRERO 1983

Consejo de Dirección y Redacción:

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

Agradecemos las colaboraciones de:

José Ramos Miraut Álvaro Muñoz A. J. Escoriguel (Kery) Juan Comas Borrás

L. Angosto Ortíz Juan J. Maluquer Wahl José Jové Alujas Leopoldo Morquillas Rubio

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

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

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

sumario

				Página
Editorial	151 (5			. 3
Necrológicas • Rogamos información de		8		. 4
Rogamos información de • Proposicio compañero José Ramos • Viaje a la URS				
Biblioteca				. 6
S.O.S. Boletín Informativo "ALAS GLORIC	OSAS			7
Del Pretérito	u u	ū.	N X	8 - 10
Escenas inolvidables de la guerra	ж э			11 - 12
"Alguien estuvo allí"				13
Recuerdos alegres	* *	55	1001 100	14 - 16
Ícaro		ti	(#) (#)	17
Nuestros "Viejos aviones". CCF - GRU	JMMA	N,	G-23	18 - 20
Duelo aéreo sobre Teruel	r v	747	9 3	21 - 24
"Personales Recuerdos y Opiniones".	w 20		s x	25 - 32

editorial

La siempre deseada "Conciliación Nacional", sólo podrá conseguirse, dejando atrás un pasado que ya no existe, y tener plena conciencia de que se tiene que trabajar solidariamente, pensando únicamente en el PRESENTE.

La sabiduría popular, en su riqueza de sentencias, nos enseña que, el Hoy bien vivido, hace del Ayer un sueño de felicidad y del Mañana una visión de esperanza.

La formación militar y humana que recibimos en las diferentes Academias del Aire, posiblemente ayudaron a forjar nuestra personalidad, pues los amantes y entusiastas de la aviación, son hombres de un mundo sin fronteras, de realizaciones y superación, que mantienen sus ilusiones, sin perder el entusiasmo para conseguir metas de reconocimiento y de justicia.

Es curioso que el personal de todas las aviaciones del mundo, a la hora de la verdad, nos entendemos perfectamente y es porque hablamos un mismo lenguaje. Al enfrentarnos con los problemas cotidianos, se analizan desde una perspectiva diferente, ya que desde el Aire, valoramos que, el respeto mutuo, el honor y la dignidad humana, son factores, que a pesar de circunstancias adversas, nunca deben dejarse de lado.

Podemos y debemos superar todas las contrariedades, no hacer caso de la incomprensión, no juzgar el olvido histórico a que estamos sometidos, porque la única solución válida, es el reconocimiento total y absoluto de la verdad, que son nuestras justas reivindicaciones.

"La persona es tan joven como son sus ilusiones, y tan vieja cuando sólo vive de sus recuerdos"

NECROLÓGICAS

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

JOSÉ CAVERO PEÑART. - Norte-Balear IGNACIO GUILLAMET PUIGNOU. - Norte-Balear NAZARIO OCHOA SÁNCHEZ. - Centro ANGEL MARTÍNEZ TORRIJOS. - Levante MIGUEL PUIG SOLER. - Alas Plegadas

y también:

LUISA ZUERAS SOLANS, esposa del compañero A. Romero Gonzalo.

M.ª CARMEN ZAMORA RAMÍREZ, Vda. del Capitán Garrido. Dña. EMILIA GILABERT FERRÁNDIZ, madre de nuestro compañero Roberto Moltó.

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

ROGAMOS INFORMACIÓN de...

Se agradecerá, cualquier información de los alumnos, profesores, director y personal de

la ESCUELA DE CAPACITACIÓN DE PILOTOS DE CAZA DE LA BASE DE SAN SADURNÍ DE NOYA Anexa a la Escuela de Capacitación de Sabadell.

Podemos dar como información los siguientes datos que pueden ayudaros:

Dependía del Teniente Coronel Larrea.

El Director: era extranjero (ruso o checoslovaco).

El ayudante del director era el Teniente Piloto José Marqués García

LOS ALUMNOS QUE RECORDAMOS, ERAN:

GRUPO "A": Arturo Escoriguel Closas, Juan Herbera, Pedro Gimeno, José Palau, Antonio Minguet, Carlos Fuentes y otros que no recordamos (el jefe responsable del grupo "A", era Escoriguel Arturo).

GRUPO "B": Responsable jefe: Práxedes-Quilez, De Anta y otros que no recordamos.

Y luego, Lorente del grupo "F".

Dicha promoción, después de los exámenes de Sabadell, fue destinada a la URSS, y enviada en espera de embarque, en diciembre del 1938, en el Cuartel de Aviación "Las Carolinas" de Barcelona.

Sólo hemos encontrado: Juan Herbera y Arturo Escoriguel Closas.

¿Y los demás? ¿Qué ha sido de ellos? Cualquier información dirigirla a:

Redacción "Alas Gloriosas" Apartado 2995 - Barcelona.

Gracias

ROGAMOS INFORMACIÓN de...



Interesarían noticias de la desaparición de nuestro compañero FELIPE ALONSO TOBAL, natural de El Pego (Zamora), que en julio de 1938 el Ministerio del Aire, lo dio como desaparecido en la batalla del Ebro.

Proposición de nuestro compañero JOSÉ RAMOS

Ante la necesidad de que nuestro Boletín pueda salir con normalidad, quiero hacer una proposición, y ésta va dirigida directamente a todos los compañeros que estamos cobrando las pensiones concedidas por nuestra profesionalidad como militares en las clases pasivas.

PROPOSICIÓN:

De entregar cada uno de los que ya estamos cobrando la pensión, una cantidad, bien sea voluntaria u obligatoria, según las posibilidades de cada uno con arreglo a su pensión, a la redacción de nuestro Boletín de A.D.A.R., para que el único medio que tenemos de comunicación, pueda mantener su cometido.

Por mi parte, sea bien acogida o no la idea, que me supongo que sí, desde este momento podéis contar con las primeras mil pesetas que a título de donativo provisional, está a vuestra disposición.

Un abrazo para todos, de este buen compañero y amigo.

Firmado: José Ramos Miraut

Viaje a la URSS

Se siguen recibiendo interesantes narraciones del Gran Viaje a la URSS. Sería deseable tener los medios suficientes para publicarlas todas, pues entrañan, no tan sólo un paseo turístico, sino que despiertan las vivencias de toda una vida, de los que empezamos a sentirnos Hombres en aquellas lejanas latitudes.

Gracias a todos por vuestras colaboraciones.



Título: TEMPESTAD AL AMANECER

La epopeya de Madrid

Autor: E. Méndez Luengo

Esta obra es un relato sencillo, emocionante y patético de la gesta que significó la resistencia del pueblo de Madrid en Armas, durante veintinueve meses, de acoso tenaz y persistente de las fuerzas nacionalistas del general Franco.

Muchos libros se han escrito y muchos se escribirán todavía de este tema inagotable del drama de la Guerra Civil Española, que enfrentó hermanos contra hermanos, y que todavía no se ha llegado, después de tantos años a su total liquidación y reconciliación...

El tema de esta obra va encaminado a relatar las diversas batallas que se dieron para ocupar la capital de España: 7 de noviembre de 1936 en las puertas de Madrid, desde la Cuesta de las Perdices hasta el Cerro de los Angeles; Cerro de Garabitas en la Casa de Campo; batalla del Río Jarama, donde para la posesión de Cerro Pingarrón, se llegó a la lucha cuerpo a cuerpo, y por último, la batalla de Guadalajara.

Libro interesante para leer y meditar, en particular a las nuevas generaciones, que tan deficiente información han recibido de lo ocurrido en nuestro país durante los años de 1936 a 1939.

Finalmente, nuestra biblioteca se va enriqueciendo gracias a los donativos de generosos compañeros que permite, poco a poco, contar con una importante colección de libros para recreo y esparcimiento de todos.

Título: "HEROISMO ESPAÑOL EN RUSIA"

1941-1945

Autor: Roque Serna Martínez

Este libro es un testimonio auténtico de las hazañas de las que fueron protagonistas numerosos españoles antifascistas que se hallaban en Rusia al producirse la invasión de los nazis en 1941, y que tomaron las armas —otra vez— para defender a su patria de adopción y al proletariado mundial.

En este libro hay testimonios escritos de nuestros compañeros de aviación José Cirujeda, Orozco, Morquillas, etc. y fotografías varias de muchos otros, que desde el aire lucharon y participaron en la Guerra Patria de la Unión Soviética.

Una importante obra, con rigor histórico, que el autor dedica: "A vosotros, queridos camaradas desconocidos, dedico este sencillo monumento de papel y tinta y en el que faltan vuestros nombres y vuestros rostros, y hasta vuestra muerte".



Boletín Informativo "ALAS GLORIOSAS"

Ante todo, agradecemos el ejemplo de solidaridad y te damos las gracias por tu aportación, tanto a nivel de suscripción, como de vuestros generosos donativos dedicados a compañeros con dificultades económicas, que nos permite mediante la publicación del Boletín, mantener viva la imagen de nuestra Asociación y ser conocida en los organismos oficiales.

Seguidamente te informamos de la situación económica. En el momento de entrar en máquinas el núm. 25, de enero-febrero-83, solamente tenemos formalizadas unas 500 suscripciones, necesitando otras tantas suscripciones para mantenernos con vida...

Existen diferentes alternativas. La más fácil es dejar de editar para siempre nuestro Boletín. Otra alternativa es seguir publicando la revista a trancas y barrancas, hasta donde se pueda llegar, es decir, si nuestras reservas actuales y las que podamos conseguir lo permiten.

Es necesario hacer una labor de promoción, buscar donativos y convencer al compañero que no lo ha hecho, que formalice su suscripción, ya que esta vez sólo se enviará el Boletín a los que previamente hayan abonado su importe.

Para terminar, debemos comentar que hasta la fecha se recibían, de una manera u otra, ayudas de la Nacional, así como de las Delegadas. Actualmente en ADAR los gastos se han multiplicado por las múltiples acciones que se realizan a todos los niveles, principalmente en el Jurídico, todo ello para que finalmente se reconozcan nuestros derechos históricos y, sin duda, el Boletín ayuda extraordinariamente a esta labor, pues es enviado a los Altos Organismos de la Nación, para que en todo momento se conozcan nuestras inquietudes y reivindicaciones.

Del Pretérito

He leído con gran complacencia el trabajo que publica nuestro compañero José Jové Alujas, en el n.º 23 de nuestro Boletín Informativo, titulado "Nuestros viejos aviones". Y digo con gran complacencia porque hasta ahora nadie se había ocupado de los Dewoitines, aparatos éstos que en su día me fueron tan familiares, si se me permite la expresión, por haber tenido a mi cargo varios de ellos, en mi especialidad de Armero, entre los cuales, el n.º 13.

Acabado el Curso de Armero en la Escuela de La Ribera (Murcia), fui destinado al Grupo 71, 1ª Escuadrilla, con base en Figueras, aquella bonita amable y tranquila ciudad, la más ampurdanesa de todo el Ampurdán, Alto y Bajo, que vio turbada su paz por la Guerra Civil, ya que al estar tan estratégicamente situada, por su proximidad a la frontera francesa, hizo que el Gobierno le prestara especial atención, lo que inevitablemente alteró su tradicional modo de vida.

Cuando nos incorporamos a la 1.ª Escuadrilla, mandaba esta José Corral y en ella conocí también a Lecha, de Diego, al maño Cartagena que nunca perdía su buen humor, al madrileño Benítez expertísimo cazador de ranas en sus ratos libres, Navarrete muy amigo de bromas, al bilbaino Vega, al alicantino Peñalver, al gallego Vázquez, muy vivo de genio y al que acompañándole en vuelo en avioneta como "paquete" protagonizó un incidente, que no accidente, afortunadamente, que narraré después; al cartagenero Ruipérez que casi siempre volaba en el n.º 13, al madrileño Arroyavé, al yugoslavo Krizai, digo así y no Krysaï porque Krizai lo nombra Angelo Emiliani (escritor italiano autor del libro Italiani Nell'Aviazione Spagnola, que creo tenemos en nuestra Biblioteca), al que facilité ciertos datos anecdóticos atendiendo su petición, referentes a Krizai, que era italiano de origen, nacionalizado yugoslavo, según él, que está perfectamente documentado y ha investigado a fondo en estas cuestiones.

Krizai pereció hace muchos años en accidente de aviación. Con él como Jefe de patrulla, estuvimos en Reus varios meses y allí perdimos un piloto llamado Motos, si mal no recuerdo, de Barcelona él, y un mecánico que le acompañaba llamado Nogués (de este nombre sí estoy seguro), al capotar en el despegue la avioneta que tripulaban, de doble mando, creo que una González Gil, y que me cupo el penoso deber de ayudar a sacarlos del aparato con Nogués ya cadáver y Motos aún con vida, pero por sólo unas horas más, lo que permitió a sus padres venir de Barcelona a hacerse cargo de él.

También mandó otra patrulla el sevillano Bastida, con la que estuvimos una temporada en Torroella de Montgrí, un campito de circunstancias delimitado por el rio Fluviá y unos árboles altísimos, en el que tomaron tierra y despegaron en cierta ocasión varios Katiuskas, maniobra dificilísima dadas las exíguas dimensiones del terreno, para lo que había que tener además de una gran pericia, un par de narices, permítaseme el eufemismo.

Precisamente fue en este campito donde protagonizamos el incidente del que hacía mención anteriormente, y que consistió en que habiendo ido en vuelo a Vilajuiga a recoger algo, se nos hizo muy tarde y al regresar a Torroella, y a pesar de la corta distancia, se nos hizo casi noche cerrada, habiendo dispuesto el Mando situar alrededor del campo todo lo que pudiera dar luz, a modo de balizaje, que el campo no tenía. La toma de tierra fue perfecta por fortuna, y contundente la reprimenda que sufrió el bueno de Vázquez que pilotaba. Un recuerdo también para el valiente gallego Valiña, con su cara rara y única, a Saladrigas, a Maestro...

Como mecánicos de la Escuadrilla estaban entonces varios oficiales, como el madrileño Tena, impenitente Tenorio, que creo ya ha desaparecido; el catalán Porta, eterno optimista; otro de San Clemente (Cuenca), cuyo nombre se me ha olvidado; un murciano y varios otros de entre los cuales al que más recuerdo es al madrileño Barón, con el que compartí la chabola de Argelés sur Mer, junto con los vascos Echeverría y Unánue y otro murciano de Alcantarilla.

Uno de estos compañeros del que obviamente omito el nombre, padecía una aerofagia que le producía un "trompeteo" tremendo, jocoso, hilarante, casi constante, pero que, sin embargo, poseía un control tan maravilloso de sus esfínteres que se permitía interpretar alegres canciones, siendo su preferida aquella de "una copita de ojén, para la guardia también" prolongando la última nota hasta lo increible. Pero de noche perdía totalmente controles mientras dormía, lo que daba lugar a producir algo así como un seísmo...

Mis compañeros Armeros Girón, Prudencio, Ventura, Oroval, Echeverría, Unánue, Muguerza, que teníamos como Jefe al asturiano Guerra, evacuamos juntos a Francia, compartimos la chabola de Argelés y el barracón de Gurs más tarde, desde donde nos dispersamos y ya no he vuelto a saber de ellos. No podemos olvidar a aquellos otros especialistas, Radios, Sanitarios, Transportes (a cuyo frente estaba el malagueño Ramos), Tropa etc., valiosos elementos de ese heterogéneo equipo que compone una Escuadrilla de Aviación en Guerra y sin cuyo concurso nada es posible, no hay que olvidarlo. Aquellos formidables equipos suplían su incipiente técnica con un entusiasmo y una fe increíbles, siendo absolutamente todos solidarios en el trabajo y en la lucha. ¡Chapeau a todos!

Volviendo a a los Dewoitines también tuvimos, aparte los de plano alto, otros dos de plano bajo, los llamados "Cañón", armados con dos ametralladoras rápidas, una en cada plano y una de grueso calibre (20 mm.), que disparaba a través del buje de la hélice. De esta ametralladora de la casa Oerlikon hicimos una colección de proyectiles seccionados al largo en todas sus gamas, ojiva verde, roja, amarilla, blanca, muy curiosa e interesante. La última vez que estuvimos con nuestros queridos Dewoitines fue en Vilajuiga, desde donde salimos hacia la frontera por el monte.

Y el exilio... Afortunadamente sólo permanecí internado unos dos meses escasos entre Argelés y Gurs. Francia necesitaba entonces de personal sobretodo especializado, y recomendado por una dama de Figueras a la sazón también en Francia, a otra dama francesa de extraordinaria personalidad y de las que guardo un gratísimo recuerdo, nos enviaron a Muguerza y a mí a unos grandes talleres precisamente de Aviación, donde tuvimos la enorme satisfacción de no defraudar a nuestros protectores, y a pesar de nuestra juventud escalar rápidamente puestos de responsabilidad, gozando de toda clase de consideraciones y estímulos y aprendiendo muchísimo, pues la técnica, organización y métodos de trabajo franceses de entonces superaban con mucho a los nuestros.

La pragmática Francia siempre ha acogido así a quien ha acudido a ella con el pensamiento, el corazón y las intenciones limpias.

Y otra vez la guerra... zona ocupada, zona libre, ocupación total después, pero esta es otra cuestión que alargaría excesivamente este trabajito, por lo que pongo punto suspensivo con el propósito de continuidad más tarde.

L. Angosto Ortíz



Es el recuerdo...

No son los muertos los que en dulce calma, la paz disfrutan de la tumba fría. Muertos son los que tienen muerta el alma y... viven todavía.

No son los muertos, no, los que reciben, rayos de luz en sus despojos yertos, los que mueren "Con Honra", son los vivos, los que viven sin honra, son los muertos.

La vida no es la vida que vivimos, la vida es "El Honor". Es el recuerdo... Por eso, "hay muertos" que viven en el mundo, y hombres que viven en el mundo "Muertos".

N.R.A.A.



ESCENAS INOLVIDABLES DE LA GUERRA

A Manuel Quirós Bonet, piloto de "Chatos" de la 3.ª Escuadrilla.

En recuerdo imborrable de mi profundo afecto. Por Álvaro Muñoz, de la 3.ª Escuadrilla de "Chatos".

En La Señera (Valencia), durante una de las operaciones de Teruel y Castellón, se presentó, para incorporarse a la Escuadrilla, un piloto procedente del cuadro eventual de Celrá (Gerona), campo de entrenamiento de pilotos en espera de aviones.

Es decir, se presentó un "novato": Un muchacho muy joven (yo tenía 23 años y me llamaban el viejo), muy alto, espigado y de tez muy morena; se llamaba Manuel Quirós Bonet.

Se presentó como nos presentábamos todos: un poco intimidado, casi con un complejo de inferioridad al encontrarse entre pilotos fogueados.

Después de los saludos, más o menos bromistas, como por ejemplo: ¿Pero, qué has hecho, estás loco? Con lo bien que se está en Gerona; aquí se pasa mucho calor y después mucho frío; la comida no guarda relación con nuestras ganas de comer y sobre todo se pasa mucho miedo, etc. etc.

A continuación y siguiendo la costumbre se le sometió a una prueba con ánimo, principalmente, de que se metiese en el ambiente.

Esta prueba consistía en hacer un combate simulado con un piloto experimentado; el sistema empleado era muy simple: subir a dos mil metros y enfrentarse; a una distancia prudencial para no chocar, virar cada uno a la derecha y entonces empezaba el combate; el objetivo: situarse uno a la cola del otro.

El piloto que subió era muy bueno y ya viejo combatiente.

El combate duró muy poco: a la tercera o cuarta maniobra ya estaba Quirós detrás; por muchos esfuerzos acrobáticos, su adversario no pudo mejorar su situación y optó por "tirar la toalla".

Cuando descendió el veterano, no dijo más que ¡vaya tío!, con la admiración y sinceridad reflejados en su comentario.

Inhabitualmente, ya que la prueba estaba hecha, otro piloto quiso probar fortuna, considerándose, sin duda, más hábil que el anterior.

Se repitió la operación de preparación para el encuentro y el desenlace fue más rápido que el precedente: inmediatamente después del viraje de separación ya estaba Manolo pegadito a la cola del otro, parecía que iba a remolque, no hubo forma de despegárselo.

Este segundo compañero no encajó la derrota tan deportivamente como el primero y tomó tierra refunfuñando y mascullando palabras ininteligibles.

Por mi parte pensé ¡menos mal que este fenómeno va a llevar, en lo sucesivo, un "chato" en sus manos!

Algo más tarde, le dije a Quirós:

—Vas a volar en mi patrulla; poco tengo que decirte después de la exhibición que has hecho pero aún así, te voy a dar unos consejos prácticos para cuando salgamos de servicio. Para localizar al enemigo, divide el horizonte en sectores y míralos de arriba abajo y de abajo arriba, despacio y fijamente. ¡Ah! otra cosa: si entramos en combate y tienes un "Fiat" delante de ti, antes de disparar mira hacia atrás. Esto es muy importante, no lo olvides: he visto caer muchos compañeros por no tomar esta precaución.

Hicimos muchos servicios juntos, enfrentándonos varias veces con el enemigo en las zonas de Teruel, Castellón, Nules, Segorbe, etc., y por último en el Ebro.

Un día mi patrulla fue destinada a Figueras para proteger un desembarco de material de guerra.

Estábamos esperando un "Chato" de la fábrica de Sabadell, que por fin llegó.

A pesar de que ya venía probado de la fábrica, siempre, el piloto destinatario —en este caso Quirós— subía unos minutos para hacerse con él.

Volaba muy alto (3.000 a 4.000 mts.); todos mirábamos hacia arriba viendo las piruetas del avión y oyendo los ronquidos del motor, forzado al máximo.

De repente, observamos algo raro: unas figuras desconocidas y absurdas que hacia el aparato; ¡pero, qué pasa! era un plano que se había desprendido y, en seguida el otro plano y al instante, el puro, en picado vertical que descendía a velocidad de meteoro.

Todos, pilotos, mecánicos, ayudantes, horrorizados, teníamos concentrado en la garganta en cuerpo entero, el corazón, el estómago, los nervios, las manos y la angustia que nos hacía gritar interiormente !!salta Manolo, salta, salta; Manolo salta, saalta, saaalta, saaaalta!!... y, un ruido; un ruido distinto a los otros ruidos, un ruido seco, sordo, aplastado, un ruido sin sonido, sin tonalidades que no afectaba a los tímpanos, pero que se metía por las orejas y llegaba hasta el fondo y ahí se quedaba, ahí se quedaba para toda la vida; de la misma forma que la visión del picado vertical de aquél bólido con hélice y con un piloto dentro, se incrustó en la retina y ahí se queda, también para toda la vida.

Y así murió Manuel Quirós, aquel maestro de la acrobacia de combate, aquel magnífico muchacho y amigo mío muy querido.

Fue horrible; pero la guerra continuaba y había que salir para Figueras. Minutos después, otro piloto ocupaba la plaza de Manolo en la patrulla y levantábamos el vuelo.

Hoy, después de 44 años, al hacer este relato y frente a una fotografía, vuelvo a sentir aquellas espeluznantes sensaciones estereotipadas en los mismos lugares en que se gravaron entonces y, además he hecho lo que no teníamos tiempos de hacer en la guerra: dar rienda suelta a unas lágrimas.

Biarritz, enero de 1983

P.D. Como a nuestra edad, es más cómodo telefonear que escribir y, a petición de varios compañeros, doy mi número. (59) 24 17 55

"ALGUIEN ESTUVO ALLÍ"

Esta frase me la dijo Rodolfo Robles, que fue uno de los primeros pilotos de Breguet cuando empezó la Guerra, en una de las charlas que frecuentemente sosteníamos en los últimos años, después de nuestro reencuentro. Comentábamos lo siguiente:

Era el 5 de septiembre de 1936, volando con el Breguet en la vertical del pueblo de Grañén, entró el aparato en barrena. Durante más de 40 años, creí que se trató de una exhibición de pilotaje de Robles para impresionarme. Fue sólo en 1978 en la presentación de la edición catalana de mi libro sobre la Aviación de Cataluña que al comentarlo dijo, que nada de exhibición, que fue el Breguet el que entró en barrena sin él quererlo y que las pasó canutas hasta que sin saber como, y a muy poca altura, recobró la línea de vuelo normal y regresamos sanos y salvos al campo de Sariñena. Días después, al comentarlo, como he dicho al principio, me dijo: "Es que no sé como salimos del apuro y creo que "alguien estaba allí" que impidió que nos estrellásemos". ¿Quién era ese alguien? El 28 de junio de 1980, Robles, el poeta piloto me entregó un cuarteto que no necesita comentarios. Dice así:

"De la mano de Dios, voy por el mundo, soslayando peligros de tal suerte que de Dios son mi fe, mi amor profundo, de la mano de Dios... hasta la muerte".

Juan J. Maluquer Wahl

Colaborando con tu donativo al Boletín,

ayudas a la continuación del mismo, único medio de difusión que nos mantiene unidos.

La Redacción

RECUERDOS ALEGRES

Preámbulo: Está bien que pensemos en circunstancias de guerra, a veces tristes, pero yo pienso que también nuestra juventud está llena de gratos recuerdos...

Uno de ellos se sitúa en la Escuela de Capacitación de Pilotos de caza de San Sadurní de Noya —anexa de Sabadell— por allá abril 1938, si mi memoria es buena.

Habíamos ya pasado primero, los seis meses de frente reglamentarios, los exámenes físicos en la Clínica Platón, en Manresa y en la Escuela Industrial de Barcelona los complementarios, y los pocos seleccionados que quedábamos, eramos felices como unas Pascuas.

Llegábamos los primeros en la Escuela de Capacitación y esperando los otros, antes de empezar los cursos —unos 15 días de espera—, nos aburríamos un poco —claro habían las chicas simpáticas de S. Sadurní y alrededores que no olvido—. Mientras tanto, el Director —que no era español—, los Oficiales, los Profesores, el personal de Servicio y nosotros, hacíamos amistad. La primera cosa que hizo el Director, a medida de la llegada de los alumnos, formar grupos y hacer votar a los mismos alumnos, los jefes de grupo, ello imponía una auto-disciplina que facilitaba las cosas. El firmante, fue elegido por sus propios compañeros, jefe del grupo "A". Recuerdo algunos nombres de mi grupo: Juan Herbera, Pedro Gimeno, José Palau, Antonio Minguet, Carlos Fuentes... a Práxades-Quílez del grupo B, Lorente y De Anta del grupo F...

Cuando llegaban alumnos en la estación de S. Sadurní o de Vilafranca, —Base anexa Monjos donde estaba el Grupo 26), telefoneaban a la Base y salía un coche a buscarlos.

Y un buen día, los "veteranos" tuvimos una idea que sometimos a nuestros Profesores y ellos al Director, que fue aprobada.

Ello consistía en hacernos pasar, nosotros por el Servicio de Recepción y hacer pasar a los recién llegados —sólo si llegaban individualmente, claro—, una visita medical, que nosotros organizaríamos.

El primer alumno se anunció... El chófer partió a buscarlo y nosotros con sendas batas blancas, aparatos de auscultación, libros, bloques de notas, organizábamos la recepción en la enfermería, que por cierto estaba muy bien equipada. El Director y los Profesores, discretamente se esfumaron, provisionalmente...

- Lorente llevaba la blusa blanca de Doctor.
- El firmante era el ayudante del Doctor.
- De Anta y Gimeno figuraban de enfermeros con un gran libro de consultas y notas en la mano.
- Una de las muchachas de servicio de la Escuela, hacía de enfermera.
- Y otros compañeros, en distintos puntos de recepción.

Recuerdo perfectamente el primer alumno que recibimos —que he olvidado el nombre—. Fue presentado al "Doctor Lorente" que lo hizo desnudar, lo auscultaba, haciendo unas terribles muecas que no pasaban desapercibidas del novato, haciendo exclamaciones y rogándome a mí que tomara notas, que yo

hacía con diligencia, tomando también, así como los "enfermeros" una actitud preocupada, que no pasaba desapercibida del "paciente". —Hay que recordar que los muchachos, habían ya pasado todos los exámenes y pruebas anteriormente y que no comprendían este nuevo e inquietante examen—.

- Le encuentro un "Beta amplificado al cuadrado" exclamaba el "Doctor".
- De acuerdo, mi capitán, tiene todos los síntomas de un "residuo capital de acceleración".
- ¿Es grave, Doctor?, preguntó el alumno.
- Veremos más tarde, respondió el "Doctor". Siéntese en la cama y cante una jota, o algo parecido.
- No sé cantar, Doctor.
- Es igual, aunque cante mal, cante algo, como pueda, pues he de medirle mientras canta los "ritmos Alfa metroccopos".
- Bien, Doctor...



Y el pobre muchacho, recuerdo aún, canturreó una vieja canción asturiana.

Y mientras cantaba, tomábamos notas y más notas.

No sé si os imagináis al pobre muchacho.

Además, según los casos —recibimos así creo unos 10 alumnos en todo, pues después llegaban por grupos y ya no fue posible—, el "Doctor" les hacía beber 1 litro de agua, hacer 200 genuflexiones, caída teórica de paracaídas, y siempre desnudos.

De pronto un "sargento" entraba, se ponía firme y anunciaba lo más seriamente posible:

- Doctor, se ha matado otro alumno.

Y el "Doctor", seriamente respondía: — Ya van 5 esta semana. Esto no es una Escuela de Capacitación. Esto es un matadero.

Y luego un largo silencio.

Me acuerdo de uno de los novatos así recibidos que me miró con cara entristecida y me preguntó,

— Mi teniente. ¿Se matan muchos por semana?

En general no decían nada, pero con las caras que ponían se veía su preocupación.

Si los veíamos muy preocupados, la broma, o el bautizo se terminaba, entrando los otros alumnos y el personal de servicio con sendas almohadillas, dando golpes a todo el mundo y al fin el novato comprendía que todo era una broma y participaba a la alegría general, olvidando que estaba "en pelotas" y que había chicas.

Tres o cuatro veces, se terminó en el lago que había en el patio principal de la Escuela, donde "Doctores", "enfermeros" y el novato, terminabamos al agua, nosotros vestidos, con el reloj, zapatos, etc. Pero con el buen humor y la alegría de que éramos capaces todos.

Y paulatinamente, silenciosamente, aparecían el verdadero Director, los Profesores, el verdadero "Doctor" y el personal de recepción que regularizaban, también con buen humor, la entrada oficial, esta vez, de los novatos.

Una vez, el Doctor nos pidió de dónde sacábamos los términos técnicos que empleabamos en las "visitas medicales".

— Sencillo Doctor, en manuales de física y química del motor... y algunos de nuestra creación.

Ello queda grabado en mi mente, como uno de los muchos buenos recuerdos de nuestra juventud.

A. J. Escoriguel (Kery)

Un canto a estos hombres

Un grito sonó en el aire ¡era la guerra entre hermanos! émocionó a unos muchachos, hombres se hicieron luchando.

Dejaron patria, familia, volaron en un país lejano cielos, con el sol que ciega, a los cielos estrellados.

En el alma una fe ciega, en la mente un ideal, y por él, nunca dudaron, en morir, sufrir, luchar.

La soledad, la distancia, les unió, con unos lazos, con unos nudos tan fuertes, que ya duran muchos años.

Yo les canto, a estos hombres que supieron ganar, perdiendo, sufriendo tiempos muy duros, aún con la derrota, ¡ellos vencieron!





Referente a la portada de nuestro Boletín nº 18, y a petición de algunos compañeros, insertamos la fábula mitológica de

ÍCARO

Mitología. - Ícaro, hijo de Dédalo, 400 años antes de J.C.

Según los antiguos griegos, Ícaro, hijo de Dédalo, al que se le atribuía la invención de la sierra, el hacha, el mástil de los barcos, para la navegación a vela, etc. Considerándole como la personificación de todos los progresos de la arquitectura griega, en aquel entonces.

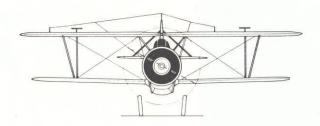
El Rey Minos tenía prisioneros a Ícaro y Dédalo, en la isla de Creta de donde huyeron, valiéndose de unas alas que fabricaron con plumas de aves y hojas vegetales unidas por medio de cera; Ícaro, desoyendo las instrucciones de su padre Dédalo, se acercó demasiado al Sol, la cera se derritió, y se quedó sin alas, cayendo en un lugar del mar Egeo, cerca de una antigua Isla, al S.O. de Samos; esta isla se la denominó, Icaria, así como el mar que la circundaba, por ser el lugar, según la Fábula, donde cayó Ícaro.

Algunos intérpretes de las ficciones antiguas ven en la tentativa del hijo de Dédalo, la primera idea de la navegación aérea, y que Ícaro pereció víctima de su temeridad.

Esta isla antigua que se llamó lcaria, más tarde pasó a llamarse Nicasia. Nombre que conserva actualmente.

En Atenas se celebran unos juegos en honor de Ícaro, que generalmente constan de acrobacia aérea.

José Jové Alujas



Nuestros "VIEJOS AVIONES"

El Avión CCF - GRUMMAN, G-23 (Anfibio)

En 1930, la firma GRUMMAN, constructora estadounidense de aviones. desarrolló la construcción de un nuevo tipo de avión, que por aquel entonces se consideró como de revolucionario en el sentido técnico, este fue el GRUMMAN - XFF-1. Este avión que fue construido con miras al servicio de la NAVY americana, voló por primera vez, en diciembre de 1931, y se le consideró como uno de los más rápidos de todos los que poseía la Navy. La construcción metálica del fuselaje, era sistema de monocasco estanco, con forma de flotador en su parte inferior y con alojamiento de las ruedas en los laterales y por delante de los soportes de los planos inferiores, a los cuales se les podía aplicar unos pequeños flotadores en un soporte que para este fin. llevaban en la punta de dichos planos, y entre este soporte y el fuselaje llevaban los soportes para el lanzabombas. Dichos planos, o alas, estaban construidos con larqueros de aluminio y enteladas, como también eran entelados los alerones, planos de profundidad y timón de dirección, o sea, las partes móviles, siendo de cobertura metálica, el timon fijo, o quilla, y los planos fijos de cola. El tren de aterrizaje era retráctil, por lo que dicho avión podía posarse en el agua, amerizar o bien tomar tierra con su tren de aterrizaje como un verdadero avión ANFIBIO. El motor que equipaba este tipo de avión, biplano y biplaza de Caza y Reconocimiento, estaba equipado con un motor Wright "Cyclone" R-1820 de 615 CV., y en octubre de 1932 se le cambió el motor por el Wright "Cyclone" 1820-F de 680 CV., lo que le daba una velocidad de 325 Kms/h. En diciembre de 1933, la U.S. Navy, recibía treinta y cuatro aviones del tipo XSF-1.

A finales de 1937 se sabe que el Gobierno Turco hace un pedido de 40 unidades a la industria de EE.UU. "GRUMMAN", pero como está trabajando con los pedidos de la Navy, cede este contrato del Gobierno Turco, a la CANADIAN CAR & FOUNDRY - C.C.F. (cuyos representantes tenían gran interés en que se les construyera este tipo de avión), con fábrica cerca de Montreal, la cual construye los 40 aviones, con Licencia GRUMMAN, pero con la denominación de C.C.F. - GRUMMAN (las iniciales de Canadian Car & Foundry). Los tres primeros fuselajes del avión son construidos por la Grumman y los entelajes correspondientes son encargados a la industria BREWSTER.

La construcción de dichos aviones fue bastante rápida, bajo la dirección del Ingeniero Melle Elsie MacGill. El cargamento de los aviones, con destino oficial a Estambul debía "hacer escala" en el puerto Francés de El Havre.

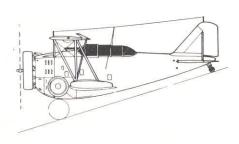
El día 11 de abril de 1938, zarpa del puerto de Montreal el mercante "Hada County", pero a causa de las investigaciones de la Policía Canadiense, es obligado a volver al puerto y descargar los componentes que llevaba para montar 16 aviones quedando confiscados.

En este momento, se tenían construidos 34 aviones, por lo que llegaron a Barcelona y a finales de mayo, a través de dos mercantes, los otros 18 aviones que fueron los que llegaron a España fueron montados, 17 de ellos, en VIC (Barcelona), y dejó de montarse uno, a fin de tener repuestos; estos aviones llevaban el motor Wright "Cyclone" R-1820 F-52 de una potencia de 775 CV. a 1.750 mts. altura (800 CV. en el despegue), motor radial de 9 cilindros, refrigerado por aire.

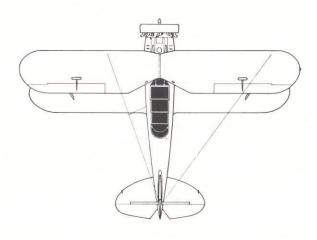
La primera Escuadrilla se formó en Cardedeu (Barcelona), a finales de mayo, al mando del Capitán Santiago Capillas; Diego Sánchez, de segundo, y Gabriel Alles, Arcadio Santos, Flores, Quevedo, Valiño, Peña, Canut. En junio, se montaron el resto, con los pilotos, Sánchez Calvo, como Jefe, Juan Lario, Corrochano, Rodríguez, etc. Estas dos unidades, una de 9 aviones y otra de 8 aviones; formaron el Grupo 28, con la designación AD, el cual estaba mandado por Andrés García Calle (no Lacalle), y como segundo a José Riverola.

La primera Escuadrilla de dichos aparatos interviene en los combates del Ebro, así como los de la otra Escuadrilla, se les recomienda diversos trabajos de Reconocimiento y Asalto, así como también de protección de los puertos y costas en vuelos nocturnos y diurnos, y ataques a las baterías antiaéreas. La primera pérdida, fue la del Teniente Rafael Peña, que en misión de bombardeo en picado, tropezó con una línea de alta tensión, otro avión tocado tuvo que tomar tierra en territorio enemigo. La artillería antiaérea derribó el aparato de Octavio Canut, el cual chocó con su compañero Rodríguez, pero este último se salvó en paracaídas. El campo de Figueras recibe los Grumman el 1 de febrero. El día 5, después de un servicio aterrizan en Vilajuiga, donde son bombardeados por la Legión Condor.

En el Centro operan cinco Grummans, en servicios de protección de puertos y costas, principalmente Cartagena, y Zona Centro, los cuales, al término de la Guerra se fueron a Argel, que los entregó a las tropas franquistas, también recuperaron 4 Grummans, en Cassá de la Selva, aunque averiados.



Este avión era muy dócil de manejar y de un rendimiento excelente. Además de las características detalladas, llevaba 12 bombas de 12 Kgs. para misiones de bombardeo ligero. El armamento de estos aviones era de dos ametralladoras de 7'62 fijas, que disparaban sincronizadas a través de la hélice, y una para el Observador, móvil, rápida, de 1.800 disparos por minuto y del calibre de 7'62, además de las bombas descritas.



CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Envergadura.			10'50 Mts.	Peso Vacío				1.486 Kgs.
Longitud			7'48 Mts.	Peso total.	4	12		2.255 Kgs.
Altura			2'90 Mts.	Carga Alar	,			78'30 Kg/m ²
Superficie Alar	38	*:	28'79 Mts ²	Techo Máx.	22			7.250 Mts.

Velocidad de crucero . 317 Km/h.
Velocidad Máxima . 348 Km/h.
Subida a 8'20 Mts./Sg.
Subida a 1.525 Mts. en 3 min. 6 sg.
Autonomía 1.480 Kms.

Los pocos de estos aviones formaron el Grupo 5-W en los Nacionalistas después de la Guerra, con base en Marruecos y en Pollensa (Baleares) y volaron, aproximadamente, hasta el año 1955.

José Jové Alujas

DUELO AÉREO SOBRE TERUEL

Un piloto de la Segunda Escuadrilla de Caza de las Fuerzas Aéreas de la República, integrada por «Chatos», relata un combate con una formación de aviones «Heinkel 51», nacionalista, sobre las sierras que rodean Teruel. El impresionante choque de dos aviones y el caballeroso remate a un derribo confieren a este relato un singular vigor.

En el mes de febrero del año 1937 la segunda escuadrilla de caza gubernamental de «Chatos» al mando del capitán Santamaría se encontraba destacada en el frente de Huesca, con bases en Lérida, Balaguer, Sariñena y Castejón del Puente. En aquella fechas, después de los reiterados fracasos en el asalto frontal a Madrid, el mando nacional preparó una vigorosa ofensiva en el sector del Jarama. Con bases en Algete, Alcalá de Henares y Azuqueca, la aviación gubernamental reforzó sus efectivos para contrarrestar dicha ofensiva. A tal objeto, el mando gubernamental destacó tres de las cuatro patrullas de la segunda escuadrilla.

El capitán Alonso Santamaría eligió las tres patrullas que tenían que formar la expedición, siendo el que suscribe uno de sus componentes, quedándose la cuarta patrulla de protección del sector, especialmente para salvaguardar las presas y centrales eléctricas del Pirineo catalán, cuya energía era primordial para hacer funcionar la industria bélica de Cataluña.

Se dio la circunstancia de que el día anterior a la partida de la expedición para el Jarama, mi esposa —acompañada de una amiga, esposa a su vez de un teniente de ingenieros—, vinieron a visitarnos. Para no dar un disgusto a mi esposa, un compañero piloto de la patrulla que se quedó de protección se ofreció voluntario para ocupar mi puesto, ofrecimiento que quedó aceptado por el jefe de la escuadrilla, capitán Santamaría.

A primeros de abril regresó del Jarama y Guadalajara la escuadrilla de Santamaría, junto con la de Kosakov y parte de la de Lacalle. La actuación de los pilotos de la segunda escuadrilla fue muy brillante, destacando la actuación de Rafael Magrinyá. Este piloto derribó sobre los cielos de Bilbao al «as» de la aviación italiana, Guido Pressel, cuyo nombre de guerra era «Sanmartano».

La segunda escuadrilla tuvo que lamentar la pérdida de uno de sus jefes de patrulla, el guatemalteco Gómez, derribado en los últimos combates de Guadalajara, que fue hecho prisionero y canjeado posteriormente. Este piloto, excelente amigo y compañero, había pertenecido a las fuerzas aéreas de su país de origen, Guatemala. Tenía un color cetrino, era muy sobrio y le gustaba el tabaco fuerte y de la peor calidad.

Los componentes de estas tres escuadrillas con un total de dieciocho aviones, operaron en principio desde el campo de aviación de Balaguer (Lérida), trasladándose posteriormente a Castejón del Puente, cerca de Barbastro.

¿Por qué no defendió Kosakov Santa Quiteria?

En aquellos días el capitán García Lacalle, jefe de la escuadrilla de su nombre, había sido ascendido a la jefatura del grupo de «Chatos», teniendo bajo sus órdenes la escuadrilla de Kosakov y la de Santamaría. La mayoría de los pilotos de la escuadrilla de García Lacalle —y entre ellos todos los españoles— se habían quedado en el sector de Madrid, a la expectativa de partir para el frente de Bilbao, seriamente amenazado por las fuerzas adversarias. En algunos relatos constan los nombres de Bastida, Magrinyá y Gómez, como pertenecientes a la escuadrilla de García Lacalle; lo cierto es que eran de la segunda escuadrilla, agregados en algunos servicios a la de Lacalle.

El día 13 de abril del año 1937 fue un día aciago para las fuerzas gubernamentales que defendían la posición de Santa Quiteria —posición clave de aquel sector—, pues tuvieron que sucumbir ante la superioridad de la infantería adversaria apoyada por tres escuadrillas de «Heinkel 51» que los ametrallaron impunemente.

Alguien podrá pensar y no sin razón, qué hacía la caza gubernamental cuando delante de sus narices los «Heinkel 51» ametrallaban impunemente a los defensores de Santa Quiteria.

En toda guerra existen unos factores imponderables, capaces por sí solos de hacer variar los acontecimientos. En aquella ocasión los imponderables actuaron de hada madrina en favor de nuestros adversarios.

Aquel día 13 de abril el jefe del grupo de los «Chatos» nos había informado previamente antes de despegar de la crítica situación que se encontraba la posición de Santa Quiteria, exhortándonos a que barriéramos del cielo a los «Heinkel 51». El disparo verde de la primera raqueta fue la señal para que pusiéramos en marcha los motores, en espera del disparo rojo de la segunda para despegar. Disparado éste, empezó a rodar el primer avión y cuando empezaba a levantar las ruedas del suelo, empezó a trepidarle el motor iniciándose un pequeño conato de incendio. Al segundo avión, iniciado el despegue, le pasó lo propio que al primero, repitiéndose el caso en el tercero. ¿Qué jefe de escuadrilla responsable no hubiera mandado parar los motores y hacer una revisión a los restante aviones? Esto es lo que hizo Kosakov, puesto que los tres aviones que sufrieron este percance pertenecían a su escuadrilla.

Se hizo una revisión a fondo de los restantes aviones, sin encontrar en ellos nada de particular, dándolos aptos para el vuelo. Pero mientras tanto pasó un tiempo precioso que nos impidió defender Santa Quiteria. Fue la primera vez que oí la palabra «fatiga de material», que fue la conclusión que sacaron los técnicos del percance sufrido a los tres

aviones tripulados por pilotos rusos. Estos fueron los imponderables que hicieron variar los acontecimientos, pues de haber salido nosotros, las cañas se hubieran vuelto lanzas y no se hubiera perdido la posición. Esta afirmación la hago sin menospreciar para nada al adversario, pues de sobra es sabido que las cualidades técnicas del «Heinkel 51» no se podían comparar de ninguna manera con la calidad y potencia de fuego de los estupendos «Chatos».

Para evitar fricciones con el Ejército y tener que dar explicaciones que quizá no se hubieran comprendido, el mando creyó conveniente que saliéramos de la base de Castejón del Puente, como así lo hicimos despegando rumbo a Sarrión (Teruel). Los aviones averiados fueron embarcados en camiones y mandados a reparar.



Ante su avión, Juan Comas Borrás, Jefe de la Segunda Escuadrilla "Chatos", posteriormente Jefe del Grupo 26.

El día 17 de abril desde el aeródromo de Sarrión despegó una formación de «Chatos» compuesta de quince unidades, cuyas tripulaciones eran las siguientes: Kosakov, Víctor y León, rusos; Tinker y Baumler, norteamericanos; Tuyas, boliviano; Aguirre, Palomar, Bastida, Magrinyá, Calvo, Rubio, Gascón, Comas y Santamaría, españoles. Esta formación, pasado Puerto Escandón, se encontró con una formación de tres escuadrillas de «Heinkel 51», que volaban en dos escalones, uno a cuatro mil metros y el otro aproximadamente a cinco mil, quedando la formación de los «Chatos» entre los dos escalones. Hay que aclarar antes de continuar el relato que de los diecisiete aviones que componían la formación adversaria, sólo combatieron seis; los once restantes no combatieron. Ignoro los motivos por los cuales estos aviones no combatieron: lo que sí puedo decir es que no podían alegar ignorancia del combate que se estaba desarrollando unos centenares de metros más abajo, puesto que uno de los aviones del escalón más alto se unió en un hermoso acto de compañerismo con los cazas de sus compañeros que combatían más abajo.

En aquellos tiempos era clásica la formación de vuelo en escuadrilla, con patrullas de a tres formando una punta de lanza. La mía estaba formada con Aguirre —jefe de patrulla—; Palomar, punto derecho, y el que suscribe, punto izquierdo. La patrulla de mi izquierda, perteneciente a la escuadrilla de Kosakov, esta compuesta por Víctor —jefe de patrulla—; León, punto izquierdo y Calvo, punto derecho.

El abrazo mortal del «Heinkel» y el «Chato»

Al divisar a los «Heinkel 51» la escuadrilla de Kosakov inició un pequeño picado para entrar en combate; previamente, las patrullas se habían abierto un poco para maniobrar con más facilidad. De pronto y de una manera imprevista un «Heinkel» y un «Chato» chocaron de frente, cayendo ambos incendiados. El «Chato» era tripulado por el sargento Calvo, punto derecho de la patrulla de Víctor. El ser Calvo punto derecho de la patrulla de víctor. El ser Calvo punto derecho de la patrulla de nuestra izquierda significaba que nuestra distancia no era superior a los treinta metros, lo que permitió ver el choque de una manera escalofriante. El descenso de los dos aviones incendiados, juntos en un abrazo mortal, era tan lento que parecían suspendidos por una fuerza invisible. Posteriormente me enteré que el tripulante del «Heinkel 51», era el alférez Palmero Palmeta.

A partir de este momento el combate se generalizó. La formación de los «Heinkel» quedó deshecha y cada «Heinkel» se defendía y atacaba como podía. Ataque al adversario que tenía más cerca y de un par de ráfagas lo puse fuera de combate averiándole el motor, quedándole la hélice en bandolera. Al quedar el piloto indefenso no quise rematarlo: el sentido de mi dignidad no me permitió que me ensañara con un vencido. El piloto me miraba como si quisiera escudriñar mis pensamientos y por si las moscas se defendía haciendo la caída de la hoja. Reduje la velocidad de mi avión y me puse a su lado protegiéndole, acompañándole hasta su territorio, donde tomó tierra violentamente, dejando el avión capotado.

Una vez hubo tomado tierra violentamente, di un par de vueltas a baja altura sobre el avión capotado, percatándome de que su piloto no había salido de la carlinga, bien por estar conmocionado o como medida de prudencia para no ser ametrallado. No era esta mi intención. Por ello, regresé a mi base en vuelo rasante. Fue una medida acertada regresar en vuelo rasante, pues los cazas adversarios que habían tomado parte en el combate, desperdigados y sin formación alguna, iban pasando sobre mi avión.

El parte de la aviación adversaria habló de siete victorias en este combate, por la pérdida de dos de sus aviones. Yo por mi parte puedo dar fe, lo mismo que Aguirre, Palomar, Bastida, Rubio, Gascón, Tinker, Baumler, Kosakov, Víctor León y alguno más sobrevivientes de nuestra guerra que nuestras pérdidas en este combate se redujeron a una, debido al choque de un «Chato» con un avión adversario.

Juan Comas Borrás



"Personales Recuerdos y Opiniones"

Por LEOPOLDO MORQUILLAS RUBIO

No vamos a escribir ninguna semblanza biográfica. Sólo unas notas para presentar al amigo y compañero Leopoldo Morquillas Rubio. Los que le hemos tratado de cerca, en el Grupo 26 de Caza, recordamos de que en nuestra adolescencia, al llegar destinados a la Escuadrilla, ya sentíamos el halo protector del maestro, el jefe y el amigo, que ponía todo su empeño en hacernos hombres y darnos la confianza y experiencia necesaria, para enfrentarnos con los peligros de cada día. Y sin más preámbulos, he aquí, pues, una importante narración, contada con sencillez, naturalidad y rigor histórico, que nos hará recordar y añorar, hechos trascendentales de nuestras vidas...

¿A qué español no le gusta volar? Y no solamente el vuelo de esa inigualable fantasía ibérica, sino el vuelo de verdad, con alas, sobre las nubes y con el viento azotándote la frente. Convencido de que no existen españoles a los que no les atraiga ese inigualable sentimiento del enorme espacio, sentimiento de libertad, de altura, de anchos horizontes, de poder caer hacia tierra para elevarse después fácilmente y flotar de nuevo sobre el blanco, nítido océano de las nubes... Es algo que si lo has vivido lo llevarás ya siempre en el corazón.

Me expreso así no por meterme en lírica, sino porque recordando a todos aquellos muchos compatriotas, jóvenes y menos jóvenes, que en el transcurso de no pocos años tuve la fortuna de conocer a través de nuestras comunes andanzas aeronáuticas, recordando múltiples episodios, he podido absolutamente convencerme de que aquellas cualidades españolas de desprecio al peligro, amor a la libertad, independencia de decisión unidas a manos hábiles, ojos certeros y reacción instantánea, hacen de cada español un volador en potencia y si encontráis alguno que no lo sea, pues seguro que por alguna deficiencia física o por falta de pura sangre española.

La brillante historia de la Aviación Española, tanto militar como deportiva o comercial, respaldan lo dicho.

Bueno, y ya que, a pesar de mi absoluta falta de talento literario, me he metido con el carácter de nuestra raza, pues llevaré la cosa hasta el final y como buen español echaré mi baza y ya me perdonaréis teniendo en cuenta que no todo en el mundo tiene matices positivos y que hasta el sol tiene manchas.

A mi modesto parecer, el rasgo más negativo de nuestro españolísimo carácter es lo que yo llamaría el "arquipersonalismo", que nos está haciendo la puñeta estos últimos siglos. Sencillamente, si discuten tres españoles, sea por la cuestión que sea, —el contenido es lo de menos— de costumbre, son tres opiniones completamente diferentes.

Puede ser que a eso se le pudiera calificar como excesivamente desarrollado espíritu de contradicción, ese espíritu que, como bien dijo aquel antiquísimo filósofo, "nos empuja a hacer cosas completamente innecesarias por el simple y único motivo de que no debemos hacerlas". ¿No será por eso por lo que yo me he decidido a escribir algunas de las líneas que escribo hoy?. Como ilustración: Días atrás, en un boletín de gran autoridad que no quisiera nombrar, he leído las siguientes líneas con pretensión de aforismo: "La unanimidad es una fruta que solo se cultiva en los huertos de la hipocresía y del temor". Así es que ya sabéis, a tirar cada uno por su lado. Si tu amigo dice que si, tú, inmediatamente, sin pensarlo dos veces, dí que no, porque si no lo dices te van a calificar de hipócrita o de cobarde. ¿Se puede hacer algo útil a la sociedad, o sea, a la colectividad en que vivimos con la colaboración de personas que piensan de tal demoledora y destructiva manera? Solamente en español se puede escribir y aguantar semejante barbaridad.

Bueno, sigamos: Ese arquipersonalismo unido al donquijotismo, conduce a que la cocina española utiliza demasiados huevos y a eso de que "Como yo tengo una pistola, soy muy flamenco y no tengo miedo a nadie, voy a hacer lo que me da la gana". A su vez eso conduce a vergonzosos levantamientos, sublevaciones, a peleas y divergencias de toda clase y diversa índole que, en sustancia, no valen un pepino. A más de nuestra península esos fenómenos tienen lugar en África, América Latina y países asiáticos poco desarrollados. ¿No va siendo ya hora de que los españoles, como nos corresponde por brillante historia, estemos a la altura de nuestros vecinos, pueblos europeos civilizados y nos portemos más seria y dignamente?

No hay duda de que cuando sepamos liquidar esos matices negativos que hoy nos "adornan", nuestro pueblo será mucho más feliz que lo es en el día de hoy.

Pero veo que me estoy metiendo en muy terroso huerto, ya me perdonaréis.

Recordando a nuestra aviación, a nuestra juventud del tercer decenio de nuestro agitado siglo, quisiera relatar algunos episodios de como empezó mi vida en aviación y si me lo permitís algunas observaciones personales.

La Aviación siempre tuvo para mí un magnetismo insostenible. Sometiéndome a el, a los 18 años ingresé en Barcelona, como soldado voluntario en Aviación Militar y fui destinado al aeródromo del Prat, creo que en el Grupo 13 que mandaba entonces el comandante Sandino. Eso fue a principios del año 1933. Cuántas colas levanté y cuantos quilos de jabón pasé por agua dando brillo a los fuselajes de nuestros Breguet i Nieuport de aquellos tiempos serán cifras astronómicas. Ese mismo año recibí el bautismo del aire y en un Breguet XIX el teniente Lorenzi, que me llevaba de lastre en la cabina trasera, me dio dos looping sin miedo a que el pobre viejecillo se destornillase, me echó un vistazo para comprobar como andaba de gachas y después de un maravilloso vuelo rasante me depositó "sano y salvo" en el aeródromo. Fue un vuelo que, por su belleza, me ligó aún más a mi querida aviación. Volé mucho en aquellos tiempos, todo lo que pude, en la misma calidad de lastre, especialmente en Logroño, a donde fuí destinado el año 34 ya como cabo de tropa, después de los sucesos de Barcelona. Todo lo concerniente a aviación me era cercano, interesante y querido. Aún en el Prat llevé la sección de paracaídas, luego me metí con la meteorología, fotografía, bombardeo y tiro aéreo y todo lo demás que pude teniendo tiempo y posibilidades.

En hacerme piloto ni lo pensaba siquiera, ya que, en aquellos tiempos, la cosa era para mí tan fantástica e irrealizable como hacer un viaje al planeta Marte.

En julio del 36 yo estaba de permiso en Madrid con mi madre y después de un acelerado desenredo en mi mollera de lo que estaba sucediendo, me incorporé inmediatamente al aeródromo de Getafe, cuyo jefe era entonces el comandante Camacho y jefes de escuadrilla Tourné y Martín Luna.

Ya recordaréis la situación de aquellos días; teníamos aviones, pero escaseaba el personal volante. Como yo, a mi parecer, me encontraba relativamente preparado para prestar servicio en el aire y considerándolo mi deber, tanto militar como político, me presenté al jefe del aeródromo comandante Camacho pidiéndole permiso para volar en calidad de ametralladorbombardero. El permiso me fue concedido y así empecé mi actuación como personal volante de la República Española.

No puedo recordar aquellos tiempos sin emoción. ¡Cuánta hombría, cuanto valor, cuanto desprecio al peligro entre aquellos pocos magníficos pilotos que habían quedado fieles a la República! Aquella españolísima cocina a que ya me refería antes, de muchos huevos y poca salsa, estaba en pleno auge en aviación. Si los huevos ocupaban el 99 % del plato, a la salsa le quedaba solamente el 1 %, teniendo en cuenta que a la salsa de marras se refieren la preparación y organización detallada de cada operación o servicio militar. Seguro que cada piloto o jefe, más o menos, pensaban para sí: "¿Prepararme para el vuelo al frente? ¡Qué barbaridad! ¡Se van a figurar que tengo miedo! Lo que pase, pasará". Puedo ilustrar lo dicho.

Mi primer vuelo, servicio de guerra, fue algo apoteósico. Me comunicaron que me llamaban a volar con el brigada Garrido a bombardear el sanatorio de la Sierra ocupado por el enemigo. Salí corriendo para el avión y empecé a preparar el paracaídas cuando llegó Garrido al que me presenté y a su vez me echó un vistazo amistoso. Como no todos los lectores estaréis al corriente de cómo se hacían aquellos vuelos por aquel entonces, os diré que se realizaban de la arcaica manera siguiente: Dirigir el avión a la vertical del objetivo estaba a cargo del bombardero que sacando la cabeza por el lado derecho del Breguet donde estaba el visor, con el puño izquierdo indicaba al piloto como corregir la dirección. Si le daba puñetazos en la cabeza eso quería decir que iba bien a la vertical y había que sujetar el rumbo. Porrazos al hombro derecho indicaban que había que virar a la derecha hasta que se reanudaran los golpes en la cabeza. La necesidad de virar a la izquierda la determinaban los golpes al hombro izquierdo. El Breguet iba cargado con doce bombas de doce kilos, por seis en cada plano inferior y el lanzabombas consistía en doce ganchitos en la cabina del bombardero de los que había que tirar para lanzar cada bomba. De eso de los puñetazos al piloto, de cuántas pasadas teníamos que dar y de cuántas bombas había que tirar en cada pasada yo no tenía la menor idea, ya que nadie no me había dicho ni una palabra de ello. Yo no sabía nada más, por lógica y natural conclusión personal mía que había que bombardear con acierto.

Así es que despegamos, llegamos a la Sierra y enfocamos el Sanatorio. No se como se las arreglaría Garrido pero la primera pasada, con suerte, acertó a la vertical perfectamente y yo tiré una bombita que tocó al edificio muy bien. La segunda pasada fue peor y el Sanatorio quedó a la derecha. Yo no tiré nada. Garrido volvía la cabeza hacia mí y me gritaba por indicios cosas muy feas de las

que yo no entendía ni una palabra. A la tercera pasada el Sanatorio quedó a la izquierda y yo me senté esperando la cuarta. Garrido seguía muy inquieto y seguía gritando no sé qué. La cuarta, tiré otra bombita que cayó muy bien. A eso de la décima pasada a mí me quedaban aún ocho bombas, pero yo no podía comprender porqué Garrido seguía gritando y se daba con el puño en la cabeza con claros indicios de airado descontento porque mis bombas cubrían bien el objetivo. Bueno, yo no sé las pasadas que haríamos pero fueron no menos de veinte, hasta que yo lancé la última de las doce bombas. Sobre el objetivo estuvimos no menos de dos horas y gracias a que no se nos arrimó ningún Nieuport enemigo.

Después de tomar tierra, Garrido, aún sin quitarse el paracaídas se me echó encima indignado y dando boqueadas y digo boqueadas porque no se le oía ni una palabra; después del berreo de dos horas se había quedado completamente afónico.

De esta tan típica manera aprendí yo la técnica y el arte de bombardear en el Breguet. A dónde volábamos y qué tareas había que cumplir, nunca me dijo nadie ni media palabra. Qué es lo que había de bombardear y a qué ametrallar me lo enseñaban sobre el objetivo con el dedo. Tiene poca gracia, pero es un hecho.

En Talavera de la Reina, donde estuvimos en base algunos días, debíamos despegar una patrulla de Breguet para hacer un servicio, nosotros de punto derecho. Volaba yo entonces con el teniente Ramos. No recuerdo porqué, nos retrasamos en el despegue y lo hicimos cuando el jefe de patrulla y su punto izquierdo no estaban a la vista. Tomábamos altura cuando, no lejos de Talavera, ví a dos Breguet que, al parecer, nos estaban esperando y se los indiqué a Ramos. Al acercarnos para ponernos en formación, distinguí las equis negras en los timones de dirección de los Breguet. Como Ramos seguía acercándose, yo, creyendo que había decidido meterles mano, empecé a revolver la torreta de la ametralladora poniéndome en posición de tiro. Cuando comencé a "menearme" Ramos se dio cuenta de la situación y dando un viraje profundo nos largamos a buscar a los nuestros. Seguramente, tendrá también gracia la cosa de que queríamos ponernos en formación con dos aviones enemigos, pero en aquellos tiempos eran posibles toda clase de inverosímiles casos.

Ya que me he metido en crítica, quisiera hacer constar un desgraciado factor que nos perjudicó no poco. La aviación española de aquellos tiempos —no sé como estará ahora— estaba impregnada de señoritismo, especialmente la oficialidad de vuelo. Como todo lo malo se pega pronto y bien, ese señoritismo, aunque claro está en mucho menos grado, se les pegó de herencia a los nuevos cuadros, a la juventud recién llegada a aviación durante la guerra. Cada piloto creía su deber y no se preocupaba de más que de ocupar la cabina, dar motor y salir "pa alante" para jugarse el pellejo en la contienda. El aparato, el motor, el armamento y su reglaje, clase de municiones y otras "pequeñeces" por el estilo, eran cosas que incumbian exclusivamente a los mecánicos, armeros y otros especialistas técnicos. Terminados los servicios, los señoritos pilotos, en vez de ayudar al personal de tierra, regularizar su trabajo y prepararse ellos mismos como es debido para los vuelos del siguiente día, en dependencia de la situación en el frente, se arreglaban los bigotes y salían pitando para la ciudad más próxima a pasar el tiempo lo mejor posible en algún buen café y aún mejor compañía. Una aviación seria y combativa no puede tolerar actitud y comportamiento semejantes.

A mi parecer, que como buen español considero indiscutible, la aviación siendo el arma más moderna y desde el punto de vista técnico más complicada, exige de cada uno de sus especialistas volante o terrestre, sin excepción, un trabajo diario, duro y escrupuloso; solamente así se puede combatir con la eficacia necesaria.

Ya me perdonaréis este incurso, que bien comprenderán aquellos a los que se refiere... y vuelvo al grano.

La situación en el frente de Madrid se nos dificultó seriamente cuando aparecieron los primeros cazas alemanes e italianos.

Cerca de Talavera y al lado de nuestras líneas a Ramos y a mí nos derribó un Fiat, obligándonos a tomar tierra con mas agujeros de los debidos. A más de ello, nuestros buenos milicianos nos "requisaron" los paracaídas.

En el aire, combatiendo, suceden a veces cosas difíciles de explicar. En el mismo sector de Talavera, a Ramos y a mí de nuevo, de vuelta de servicio, se nos pegó a la cola un Fiat de los de aúpa. Cuando se nos arrimó de lado tuve ocasión de pegarle una buena ráfaga. Se colocó a unos treinta metros, no más, y un poco mas bajo, aunque íbamos en rasante, cubriéndose con nuestros timones de cola y poco a poco súbía el morro, cosa bastante desagradable teniendo en cuenta sus cuatro ametralladoras. En cuanto sacaba las narices yo le disparaba a todo meter y al fin, considerando que la cosa estaba perdida sin remedio, empecé a tirar a través de nuestros propios timones. El Fiat repitió su maligna subida de morro cuatro veces sin disparar e inesperadamente hizo un viraje de combate a 180° y se largó. Llegamos a Getafe con la cola acribillada, pero no por el Fiat sino por mí. ¿Qué es lo que impidió al piloto enemigo convertirnos en croquetas? No lo sé. Probar de interpretarlo vosotros.

El día que derribaron a Rafael Peña, nuestro magnífico piloto y querido Peñita, volábamos yo y mi buen amigo Augusto Lecha en un bimotor Potez-540, creo que al mando de Gascón, en el que nos metimos sencillamente por interés deportivo. ¡El avión era tan majo! Yo me puse en la cabina superior trasera, Lecha en la delantera. Vi el combate de los cazas y cómo descendía Peña en paracaídas. Luego se nos arrimó un Fiat desde arriba y nos acribilló, tocando a los depósitos y parando un motor. De los ocho tripulantes, cinco fueron heridos, uno de ellos, el mecánico, cuando estaba a mi lado en la cabina y yo disparaba contra el caza; yo por comodidad al disparar me apoyaba de espaldas en la parte izquierda de la cabina y la parte derecha de la misma quedó hecha astillas. O esas astillas o balas explosivas me dejaron la cara como después de la viruela y... nada más. ¡Suerte!

A finales de octubre tomé parte en el último vuelo de bombardeo de los Breguet republicanos en el frente de Madrid, vuelo que cita en su excelente libro Salas Larrazábal. Despegamos cinco aparatos en cuña para bombardear Pegerinos tras la Sierra. Volaba yo con el sargento Valls y todos como voluntarios ya que íbamos a uno de aquellos servicios de los que no se vuelve, ya que nuestro aeródromo de Alcalá estaba a la vista de las alturas de la Sierra ocupadas por el enemigo. Efectivamente, sobre el objetivo se nos echó encima una escuadrilla de Fiat, de la que derribamos al primero, que se metió en el centro de la cuña. Regresó de ese servicio solamente un avión y sin ametrallador que en el combate salió catapultado y descendió en paracaídas. Nosotros, con el piloto Valls herido y yo con dos agujeros en el "mono", tomamos tierra o mejor

dicho, caímos en un sembrado, con el aparato hecho cisco. Vi que se nos acercaba gente armada y subiendo a la torreta eché mano de la ametralladora, pero con alegría comprobé que eran nuestros milicianos. Me metieron en un coche en dirección a Madrid y por el camino, casualmente, recogimos a Lecha que también había sido derribado; a Valls se lo llevó una ambulancia. Nos recibió en la Jefatura, Hidalgo de Cisneros, que después de recibir nuestro parte nos preguntó como podía recompensarnos. Le contesté que ya era hora de hacerme piloto y después de tres derribos poder dar algo de cambio a los de Hitler y Musolini. Hidalgo dio su conformidad y de esa manera pasamos a la escuela de pilotos Lecha y yo, en diciembre de 1936.

En el transcurso de aquellos primeros meses de guerra, tuve el honor de volar, a más de los nombrados antes, con aquellos magníficos e inolvidables oficiales pilotos, de aquellos pocos que permanecieron fieles a la República, como Arcega, Giménez, Salvoch, Hortelano, Lurueña, Ricote y otros. Especialmente recuerdo los vuelos con el alférez Cremades, formidable piloto de enormes voluntad y energía y de un valor y acometividad sin límites. Volando con él en un Breguet sobre la Sierra, dimos con un Nieuport enemigo. El combate fue algo inverosímil. No era el Nieuport el que nos atacaba sino que más bien éramos nosotros los atacantes a pesar de que se me encasquilló la ametralladora. Se ve que al Nieuport no le hicieron gracia nuestros virajes de combate y la extraña situación y se largó en picado dejándonos el campo libre. ¿Es que hay que tener agallas para en un Breguet combatir contra un Nieuport de caza sin dar, por así decirlo, ni un paso atrás! En otro vuelo de reconocimiento, a gran distancia al norte de Madrid, distinguí lejos y más bajos a dos Breguet, sin duda enemigos. Se los indiqué a Cremades, que, sin un segundo de vacilación se tiró a por ellos. No pudimos alcanzarlos va que a todo motor se alejaron en dirección a Logroño. Los vuelos de reconocimiento los hacía Cremades a tal altura que oíamos los disparos de ametralladora que nos hacían desde tierra. ¡Un Piloto Español de verdad, con mayúscula!

A principios de noviembre, en el aeródromo de Alcalá, pude asistir a la llegada de los primeros cazas soviéticos, "Chatos", que de manera tan capital cambiaron la escena en el cielo de Madrid. Pero sobre la actuación de los rusos ya me detendré más adelante.

En diciembre del 36, mi buen amigo Lecha y yo llegamos a aquel maravilloso sitio de la siempre floreciente Murcia, que se llama La Ribera. Allí estaba emplazada la escuela de pilotos.

La escuela la mandaba entonces el que todos llamamos con justeza Padre de la Aviación Española, teniente coronel Spencer, al que tuve la feliz ocasión de dar un fuerte abrazo dos años atrás. Estaba integrada la escuela por tres o cuatro decenas de diferentes aviones, bichos raros y exóticos, de toda clase de nacionalidades, que no me decido a nombrarlos.

Los españolísimos métodos de enseñanza de la españolísima escuela, merecen atención especial. Mi profesor de vuelo fue el teniente Roig y después de cerca de ocho horas de doble mando me soltó Spencer el trece de enero del 37 y... ahí terminó mi instrucción y a excepción de otro vuelo que me dio el mismo Spencer para hacer barrena, no volví a volar con ningún instructor. Llegaba por la mañana al aeródromo, me indicaban a alguno de los bichos que estaban allí alineados y me decían —hazte unas tomas y date un garbeo de un par de horas—. El mecánico me enseñaba lo más esencial, lo que había que abrir o cerrar y a qué y cuándo agarrarse y salía pitando por los limpios cielos de Murcia. Figuras de

pilotaje, elemental combate aéreo, formación, vuelo de ruta, rasante y otras lindezas, las aprendí yo solo como pude. En nuestra promoción estaban, entre otros, compañeros como Zarauza, Panadero, Zambudio que en el futuro fueron destacados jefes de la aviación republicana. Promoción anterior completó la escuadrilla de La Calle con pilotos tan magníficos como Magrinyá, Comas, Justo, Castañeda, Ortiz y otros.

Recuerdo que cuando soltaron a Zarauza, en el segundo vuelo, se largó en dirección desconocida y no volvió al aeródromo. Al día siguiente le trajeron en un coche con la cabeza vendada, algo así como el hombre invisible. Le preguntamos donde estaba el avión y nos contestó: —"Para el arrastre". Resulta que decidió demostrar su arte de pilotaje a una amiguita de población cercana y haciendo un picado chocó con una dichosa tapia que inesperadamente se puso delante del avión, quedando vivo por purísima casualidad. Otro alumno que no recuerdo picó sobre un ciclista en la carretera y dándole con una rueda en la cabeza lo mandó al hospital. Las burradas en vuelo que hicimos todos en aquellos idílicos tiempos serían largas de contar. Es incomprensible cómo nos las arreglamos para salir de la escuela con la cabeza y demás miembros y huesos en sus correspondientes sitios. ¡Qué pasadas les dábamos a los jefes de la Escuela!

El entrenamiento con todos aquellos diferentes aparatos, el mejor recuerdo de los cuales fueron las avionetas Flit y Coudron, terminaron con el Breguet XIX y el Nieuport 52 y... al frente, a defender la República. Resumiendo, el método de enseñanza se caracterizaba por absoluta falta de disciplina y absoluta independencia de acción, método repito, españolísimo, que, indiscutiblemente, no se practica en ninguna escuela de ningún país del mundo, pero que a pesar de defectos de calidad, no hay duda de que formó a pilotos de gran iniciativa y caligrafía aérea muy personal.

En febrero del 37, pilotando un Nieuport, salí como jefe de una patrulla integrada por Zambudio y Panadero a defender la costa desde el aeródromo de Reus. Un mes de vuelos en Reus sin encontrar enemigo, terminó un día de furiosa ventolera, de aquellos que el Nieuport no aguantaba, cuando capotaron mis dos puntos y no capoté yo por pura casualidad. Desde allí fuimos destinados ya cinco Nieuport (se unieron a nosotros Baquedano y Sánchez de las Matas) al frente de Extremadura, al aeródromo de Andújar, donde ya se encontraba dislocada una escuadrilla rusa de "Chatos" al mando del soviético Varanchuk. En esa escuadrilla mixta hicimos varios vuelos de diferente clase, pero afortunadamente sin combates y lo digo así porque nuestros viejecillos Nieuport no estaban ya a la altura que exigían los tiempos y circunstancias aéreas.

Desde Andújar nos llamaron a los Alcázares donde empezamos a volar ya en entrenamiento el magnífico avión ruso I-15, llamado popularmente "Chato".

En mi primer vuelo, deleitándome con las cualidades acrobáticas del aparato y dando virajes de 360° en menos de diez segundos, distinguí a otro "Chato" que no lejos hacía lo mismo que yo. Siguiendo las costumbres establecidas en La Ribera, me tiré a por el para entrenarme en combate. La cosa fue rapidísima y recibí un palizón fenomenal. Apenas me acercaba, mi oponente salía disparado para arriba con una inclinación de unos 60° al horizonte y en descenso se me ponía tranquilamente en la cola. Así se repitió varias veces a pesar de todos mis esfuerzos para salir del encuentro airosamente. ¿Quién será ese tío?, pensaba yo acostumbrado a las "victorias" de La Ribera. Tomamos tierra y me acerqué con curiosidad y bastante mohino al piloto que me había dado la paliza. Me recibió

con amplia sonrisa y fuerte apretón de manos, pero sin decir ni una sola palabra en español, por el sencillo motivo de que era ruso. Sin traductor, no pudimos sacar de nuestro encuentro nada en limpio y como no volvimos a vernos la cosa quedó sin comentarios, pero aquel combate me enseñó mucho, me dio mucho que reflexionar y en primer lugar, que con tan poca experiencia, el encuentro en el aire con enemigo experimentado y entrenado es cosa muy peligrosa, para la que hay que prepararse debidamente ya que nuestra cocina de muchos huevos y poca salsa ya nombrada, nos prestará una ayuda muy insuficiente.

Dos o tres vuelos dimos en el "Chato" y en un "Douglas", nuestro quinteto salió para el frente del Norte. Se nos reunieron allí otros pilotos españoles entre los que recuerdo a los viejos y buenos amigos aún del Prat, González Feo, Buyé, San José y algunos otros, no muchos.

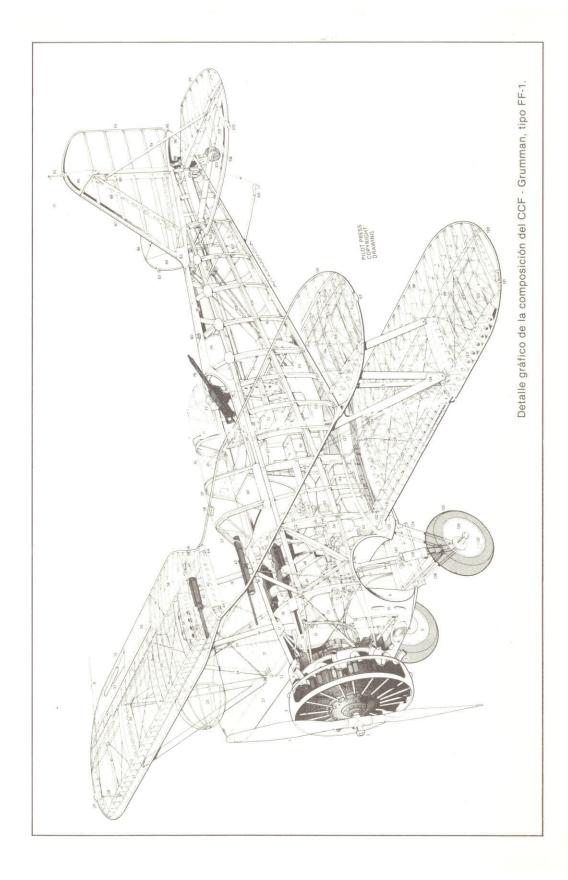
Llegamos a Bilbao, si no recuerdo mal, a finales de marzo y nuestra tarea era relevar a los pilotos rusos de una escuadrilla de "Chatos" que, junto a un exótico grupo de aviones de bombardeo de diferente pelaje, que nosotros allí bautizamos con el nombre del circo Krone, era la única escuadrilla de caza que defendía al Norte, al mando del soviético Turchansky. Estaba basada esa escuadrilla en el aeródromo de Lamiaco, al lado de la Ría, aeródromo que era no más que un campo de fútbol al que se podía entrar a toma de tierra solamente en una dirección y a fuerza de resbalones. (Bueno, los aeródromos en el Norte, en su absoluta mayoría, respondían a esas cualidades).

Tomó el mando de la escuadrilla el capitán Del Río, buen compañero que era el único piloto español que volaba en la escuadrilla con los rusos.

Antes de recordar algunos episodios de la lucha aérea en el Norte, quisiera hacer constar la situación táctica, completamente especial de nuestra aviación militar en aquel frente. Al iniciar, a finales de marzo del 37, su ofensiva al Norte de España, el general Mola, concentró allí casi todas las fuerzas aéreas de que disponía Franco. La superioridad aérea del bando sublevado era absoluta y equivalente por lo menos a 15 ó 20 aviones para cada uno de los nuestros. Esas condiciones requerían de los pilotos de caza republicanos una seria moderación de la combatividad agresiva que les era peculiar. A pesar de su reducida cantidad, el solo hecho de la existencia de nuestra escuadrilla, limitaba y frenaba seriamente la libre actividad de la aviación enemiga y la obligaban a tomar medidas de precaución que disminuían su eficacia.

Teniendo en cuenta las grandes dificultades para recibir del Centro aparatos de refuerzo, la conserva en acción de cada avión de caza, tenía para nosotros un significado decisivo. Esa situación nos obligaba a actuar principalmente contra objetivos de tierra o sea a bombardear y ametrallar (cada "Chato" levantaba doce bombas, de ocho a diez kilos, si mal no recuerdo) y en el aire proteger nuestras ciudades y objetos principales, llevando constantemente servicio de alarma y combatir a la aviación enemiga con táctica de "pinchazo", cuando la situación y el número lo hacían posible. Lo principal era no permitir la completa eliminación de nuestra caza, que era lo que tenazmente perseguía el enemigo sabiendo nuestro reducido número. No todos comprendían esa situación, en especial la juventud, que estaba dispuesta a combatir con todas las aviaciones de Italia y Alemania juntas y también pecaban algunos de nuestros jefes.

(seguirá en el próximo número)



"DESPUES DEL TONEL"



