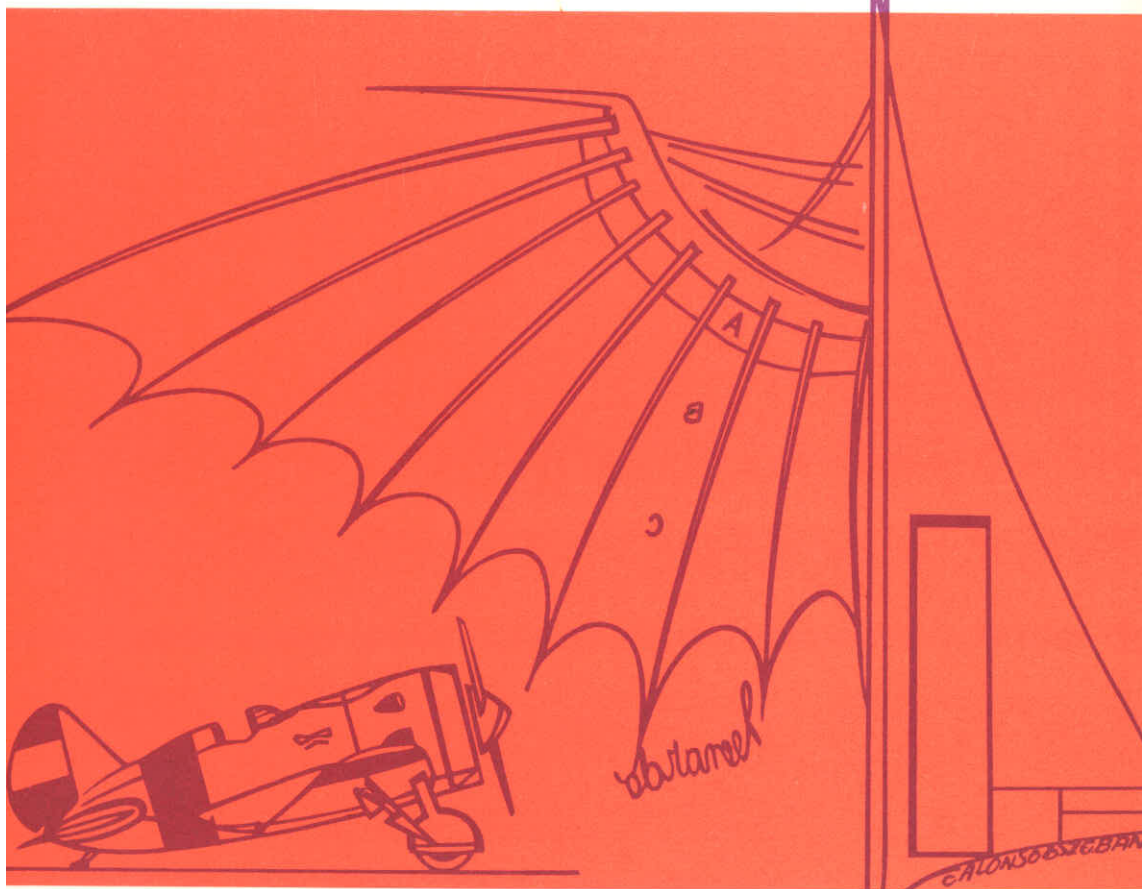


ALAS GLORIOSAS



BOLETIN INFORMATIVO - 3-4

ASOCIACION DE AVIADORES
DE LA REPUBLICA A.D.A.R.

ALAS GLORIOSAS

Boletín mensual de la
ASOCIACION DE AVIADORES DE LA REPUBLICA

Dirección, redacción y administración
Paseo de Circunvalación, 1 - Apartado 2.995
BARCELONA-3



Número 3-4

Junio-Septiembre 1979

D. L.: B. 9.805 - 1979

Director:

Gerardo Gil Sánchez

Redactores:

**Rodolfo Robles Cezar
Antonio Vilella
Juan Maluquer
J. Ases Garrigós**

Dibujo:

**Eusebio Alonso
Pedro Bonet**

Colaboradores
agrupacionales:
Madrid:

Juan Lario Sánchez

París:

**Francisco Pérez Gallardo
Matilde Borge Fuentes**

México:

**Pedro Lino Muñoz
José Antonio López Garro**

Administración:

**Ramón Sánchez Bayo
Julio Garriga Fontseré**

Anuncios:

Imprime:

**Delfos, I. G.
Avda. J. Antonio, 140
Esplugues de Llobregat**

EDITORIAL

Este número, por razones fáciles de comprender y no tan fáciles de explicar, lleva un considerable retraso. No obstante, es nuestra intención y deseo que a partir de este número podamos seguir publicándolo con una frecuencia bimensual, al mismo tiempo que deseamos lo puedan recibir "todos" los asociados.

Como podéis constatar, hay algunos cambios en la dirección y redacción del mismo, siendo el deseo de estos compañeros el trabajar con toda buena fe y lealtad para el bien de nuestra Asociación, que a fin de cuentas es lo que tiene y debe interesar a todos nuestros asociados.

Desearíamos el máximo de colaboración para este boletín por parte de todos vosotros, por lo que serán bien recibidos todos los trabajos que os digáis enviarnos.

Deseando que en estas fiestas tradicionales gocéis de la paz y alegría, juntamente con vuestras familias, a que creemos somos acreedores todos los asociados y que estas fiestas sirvan de reflexión para que entre nosotros haya una verdadera y duradera PAZ en el próximo Año Nuevo.

Un fuerte abrazo.

Reencuentro

A orillas del Mar Menor, próximo a La Ribera y Los Alcázares, después de 40 años, he vuelto a reencontrarme con los supervivientes de la GLORIOSA AVIACIÓN REPUBLICANA, en un 26 de mayo resplandeciente de sol.

Lugar, éste, que ha hecho afluir a mi memoria recuerdos felices de una juventud que, físicamente por el transcurso del tiempo inexorable que no perdona, ya pasó, pero que por unos momentos, a todos nos ha servido para que olvidemos nuestros sesenta abriles, el que menos, y convertirnos en unos niños mayores que mezclan los apretones de manos con los abrazos, las risas, las preguntas atropelladas, como si fuera a faltar tiempo, por uno u otro compañero que no encontramos.

Voces preguntando por alguien. Miradas de unos a otros queriendo descubrir a quién corresponde la cara que observamos y que nos recuerda a alguien sin poder decir a quién.

Rostros surcados de profundas arrugas que desaparecen como por encanto, al olvidarnos de nuestras preocupaciones y abatares de la vida para dar paso a una risa feliz, sincera y alegre que exterioriza la alegría que todos vivimos en estos momentos.

Los instantes o las fechas trascendentales que marcan un hito en la vida de las personas, hay que haberlos vivido, hay que haberlos pasado.

Aquella noche del 28 de marzo de 1939 en Almansa, por mucho que se escriba sobre ello, nunca se podrá sentir con la intensidad real de ello, si no se fue protagonista directo.

A esta primera Asamblea de Aviadores de la República que yo asisto, también he de concederle un gran relieve y he de calibrar en toda su dimensión los muchos valores que de ella se pueden extraer. Valores espontáneos y sinceros. Valores de convivencia y hermandad, y que sólo son la continuidad de aquello por lo que luchamos e intentamos conseguir hace ya 4 lustros.

Sin pronunciar nadie una palabra de reproche, para aquéllos que nos despojaron ilegalmente de nuestros títulos y que nos han obligado a llevar una vida errante; sin comentar "nuestras batallitas", como muchos creerán, han ido pasando las horas de este día, pensando sólo en que nos hemos vuelto a ver, y en nuestro subconsciente retrocedemos en el túnel del tiempo a aquellos años jóvenes, llenos de ilusión y de esperanza, sin acordarnos ninguno de los males y achaques físicos, que lógicamente por los años, van minando nuestra existencia.

Compañeros que te presentan y que de momento y a pesar de haber estado en la misma Escuadrilla, no reconoces hasta después de unos instantes.

Mi buen amigo Rollán me decía "cuanto más te miro, más me voy recordando de ti", lo mismo me estaba pasando a mí.

Mi reencuentro con todos los que asistían a esta Asamblea, componentes de de aquella disciplinada y heroica Aviación, y en especial con Chacón, Sacristán, Ases, Barreda, Amadeo, Abdón, Negra y Castillo, por pertenecer a la 4.ª del Grupo 30, al igual que yo, ha sido algo revestido de unos caracteres emocionales difíciles de explicar.

Líneas aparte merece mi buen compañero Lizaga, y digo aparte por darse la circunstancia de que los dos, juntamente con Ferrer, que no lo he visto, estuvimos sesis meses en la misma celda condenados a muerte.

Emblemas de Aviación que se dan en una mesa con el distintivo de la especialidad. Emblema que durante cuarenta años no hemos podido lucir en nuestras solapas, pero que hoy, con legítimo orgullo, todos llevamos prendidos, sabiendo que legítimamente nadie nos podrá desposeer de un título que nos concedió un Gobierno legalmente constituido.

Así pasan un día al año los Aviadores de la Gloriosa Aviación Republicana, como dice una estrofa de nuestro himno "UNIDOS COMO HERMANOS".

Sin ánimos de revancha, sin odios, con espíritu alegre, despojándonos todos de los rangos sociales que en la vida hayamos podido alcanzar, y con el firme propósito de continuar luchando democráticamente por conseguir nuestras justas reivindicaciones y por la consolidación de este régimen por el que tanto hemos suspirado.

Ojalá y el próximo año podamos acudir los mismos a esta fraternal cita.

LEÓN VALERIANO MONTOYA PEREA

Observador de aeroplano

Alicante. Junio de 1979.

LA GLORIOSA, 1936-1939

Estos fueron los primeros aviadores españoles que demostraron a las potencias extranjeras que no sólo la Infantería de nuestro país podía llenar páginas de gloria.

Es ya historia que en los cielos de España se superaron las hazañas de los ases de la primera guerra mundial, o sea la llamada Guerra del 14.

Esta juventud, que impulsada por las películas de aviación de los años 30, como la "Escuadrilla del amanecer", "El águila y el alcón", "El brindis de la muerte", "As de ases", "Nido de águilas", y con ese afán de superación de los chavales democráticos, no dudaron hacer de sus sueños infantiles una realidad: 18 de julio de 1936. Hizo falta una guerra para que estos chavales, salidos del campo, taller, oficinas, comercio, estudiantes, formaran meses más tarde la plantilla de la Aviación Republicana.

Estos aviadores no podían imaginar que tenían que enfrentarse con los héroes de leyenda, los famosos barones alemanes. La historia de los italianos fue reciente y carecía de valor; su lucha fue contra los abisinios que carecían de aviación y miles de etíopes que aún luchaban con flechas y lanzas.

La Aviación Española empezó en la campaña de Marruecos, Melilla, Nador, Larache. Luego tenemos nuestras hazañas Dormier 16, Plus Ultra, el Jesús del Gran Poder; nombres como Barberán y Collar, Rada, Franco, Alda Durán. Pero no fue esto lo que empujó a la juventud a volar; se quería superar todo aquello que en la Guerra del 14 se calificaba de valor, honor y gloria y, por encima de todo, su ilusión y afán de volar.

Al hacer este comentario, no trato de valorar sólo a los pilotos. Mi idea es hacer justicia a todos aquellos que formaron parte de La Gloriosa.

Fueron muchos los aviones que regresaron a la base con el paquete muerto, o sea los ametralladores. Algunos pilotos perdieron dos o más acompañantes. Hombres que en ocasiones sirvieron de escudo de sus pilotos, que lucharon a temperaturas enormemente frías y a velocidades superiores a los 300 kilómetros y luchando, frenando y derribando a los más famosos ases alemanes. No quisiera olvidar al ametrallador Luis Martínez Cortés, que el 7 de febrero de 1938, en el frente de Teruel, en la llamada Batalla del Alfambra, combatió con el famoso as alemán Balthasar, teniendo la mayor hazaña de la aviación alemana en España. Balthasar se apuntó cuatro derribos: tres Katiuskas y un Mosca. El ametrallador republicano Martínez, cuando presencié que su amigo Saguntino Villagrasa se estrellaba envuelto en llamas, hizo arder su ametralladora contra el Me 109 del teniente Balthasar destrozando el caza, que llegó a la base alemana completamente inservible. (Histórico.)

Son millones de historias, relatos históricos, que se pierden inútilmente y cuando se trata de valorar los hechos humanos de una raza, son de enorme valor la naturalidad de estas pequeñas historias si se cuentan con el corazón en la mano, sin odios ni rencor.

Resumen

Piloto avión formando un solo cuerpo: El primer período de la aviación terminó a finales de la segunda guerra mundial y España tendrá unas páginas gloriosas en la Historia Mundial de la aviación.

Gracias a estos aviadores Republicanos que se agigantaron al enfrentarse con los más preparados aviones y pilotos del mundo. Ahora la técnica en las naves elimina el factor humano, cerrando definitivamente una época donde el hombre estaba en primer lugar.

Aviadores democráticos, la sangre derramada sobre las nubes de la península Ibérica no fue estéril.

Hoy existe una opinión de la Democracia más profunda, más pacífica, más masiva y con el afán de mejorar la convivencia humana.

¡Viva España y los españoles!

A NUESTRA AVIACION

Sangre, cenizas y nubes,
una madre con canas,
el cielo miró.

Nubes de terciopelo rojo,
cenizas, que el sol fundió.

Estas fueron las Glorias
de un pueblo
honrado, trabajador.

¡Qué poco me dejaron volar!
¡Qué poco duró mi ilusión!

Sangre, cenizas y nubes,
un piloto con canas,
el cielo miró,
ya subes, ya sueñas,
la gloria, la paz y Dios.
Esto fue la GLORIOSA; así murió.

Sangre, cenizas y nubes,
en los cielos de ESPAÑA,
está saliendo el sol.

¡No más nubes negras!
¡Hijos míos todos son!

Pongamos paz en la historia
del sufrido pueblo español.

Tu gesta no será olvidada,
de esto, se encarga Dios,
que si los ángeles

que si un ángel

tiene alas,

tienen alas,

de la "GLORIOSA" las cogió.

Una madre con canas,

el cielo miró,

Sangre, cenizas, nunca más.

¡Sólo PAZ y AMOR!

Miguel Vilagrasa

Fueron los años de 1936-39, que dieron una larga lista de nombres a la historia de la Aviación Española

Con motivo de nuestra lucha en defensa de la independencia española y de las libertades del pueblo y del gobierno de la República, dióse a la Aviación un desenvolvimiento verdaderamente extraordinario, si se compara con el de antes de julio de 1936.

En septiembre de 1936, con el Decreto que creó la Subsecretaría del Aire, que tiende a dibujar con trazos más firmes la personalidad del Arma, fundiendo de modo definitivo la Aviación Militar y Naval antes separadas, y fue creada la Academia del Aire en San Javier (Antes Base Aeronaval de hidros).

En tal sentido, en las escuelas de aviadores durante la guerra, se hicieron más de ochocientos pilotos militares que obtuvieron despachos, muchos de ellos hicieron un curso superior de caza y combate. Y hubo cursos para observadores y mecánicos, se crearon también escuelas para el personal de las diversas especialidades de vuelo, constituyendo así los eslabones de la cadena invisible que une el avión en pleno vuelo con el taller donde se construye y repara.

Fueron suficientemente acreditados nuestros aviadores, en una preparación de vuelo, no para la lucha contra enemigos internos, sino contra externos, de quienes cabía esperar un acecho constante contra nosotros, por odio a un régimen de plena libertad, por deseo de adueñarse de nuestras riquezas naturales y por el afán imperialista de ocupar posiciones en país de tan envidiable situación geográfica como España.

Nuestros pilotos tenían mucha fe y confianza en aquellos aparatos de caza que ellos pilotaban, "Chatos y Moscas", muy eficaces por aquel entonces para el combate en el aire. También se puede decir lo mismo de los que tripulaban aquellos magníficos "Katiuskas" y "Natachas", así como la larga lista de aparatos militares que fueron protagonistas de la Guerra.

Tenían ya grabado en los oídos el isócrono ritmo de los motores, las ondas emocionales del tableteo de las ametralladoras y un vertiginoso ronroneo de las hélices de nuestros aparatos, en los que los avizorantes ojos de los heraldos hispanos inquieren en el espacio.

El cielo español ha sido escenario de épicas hazañas, a cargo, gran parte de ellas, de muchachos casi imberbes, en quienes la intrepidez ha cubierto las lagunas de una instrucción recibida demasiado de prisa.

Técnicos de todas las nacionalidades manifiestan su asombro por tan rápida adaptación en nuestras Fuerzas Aéreas, cuya improvisación resultaría inexplicable si no se tuviera en cuenta muy singulares aptitudes de raza.

Después de una lucha en el aire, el cielo queda despejado, y con un cambio de rumbo de 180° de brújula, bate el viento sus alas al accionar en un hábil viraje, tras ligero alabeo, y van disminuyendo a la vista su volumen,

hasta perderse en lo infinito, que les hace llegar sin desaliento al lugar ignoto en que tienen que aterrizar

Había de estar reservada la gigantesca proeza a unos ungidos y fervorosos jóvenes pilotos, llenos de ilusión y ebrios de amor patrio, la cual añadió orgullosa un áureo eslabón a la espaciosa cadena de una gloriosa tradición secular.

En memoria al valor y al honor de los leales que merecen los máximos honores, a tantos que murieron y a los que regaron el cielo con sangre...

Fueron sin duda los mejores de nuestra "Gloriosa". A ellos cantaron el

Himno del Aire

Al aire vamos a forjar romances,
el claro azul del cielo a dominar,
son nuestros brazos alas vigilantes
vivo el motor, es sangre y voluntad.

Refrán

Más alto, alto, más alto
más alto que el viento y el sol,
las alas vigilan fronteras
son torres, defensa y honor.

Al cielo suben fuertes escuadrillas
coraje y vuelo como nunca se vio,
de asombro el enemigo se detiene y mira
gigante y clara era nuestra aviación.

(Al refrán)

Nuestras miradas a los ojos penetran
son nuestros nervios una y decisión,
todo agresor dispuestos nos encuentra
al hacer terrible la contestación.

(Al refrán)

Gloria es cubrir los cielos de energía
con sangre joven nubes encender,
canta el piloto frases de alegría
gloria es ser fuerte, rápido y vencer.

(Al refrán)

Gascón

Secretaría informa

La Junta Directiva lamenta la inserción en el Boletín informativo núm. 2 de una lista de compañeros, en la que se les requería el pago de las cuotas o serían dados de baja.

Como sea que algunos compañeros cotizaban en otras Delegaciones y a otros no se les había informado, y teniendo en cuenta que éste no es el procedimiento más adecuado para las reclamaciones, esta Junta pide excusas a todos y desea se siga colaborando.

Gracias.

Tesorería informa

Recordamos a nuestros compañeros que en la reunión de la Junta Directiva Nacional ampliada, del 13 de octubre último y con la presencia de las Delegaciones de Madrid, Valencia, Murcia, Francia y URSS, se acordó aumentar la cuota mínima a doscientas (200) pesetas mensuales; cuota que empezará a regir a partir del 1 de enero de 1980.

Para facilitar mejor nuestra labor, se ruega domiciliar el cobro a través de "La Caixa" agencia de calle Padilla número 271, y a la cuenta número 3848-02, o bien mediante transferencia bancaria o giros, así como pago personal a ADAR, Paseo de Circunvalación, 1, Apartado 2995, Barcelona. Teléfonos 310 63 13 y 310 48 76, prefijo 93.

Gracias.

Carta de nuestro compañero Morquilla

Madrid, 1 de noviembre de 1979.

Sr. Don Jaime Mata Romeu
Barcelona

Estimado amigo Mata:

Salgo mañana de vuelta para la URSS y no puedo por menos de ponerte un par de letras para darte, a ti y a todos los buenos amigos de Cataluña, mis más efusivas gracias por vuestras atenciones hacia mí y para manifestaros que podéis contar conmigo en aquellas tierras norteñas, para todo lo que os sea necesaria personalmente y para ADAR.

Quiero más, hacerte constar mi personal admiración y afecto hacia ti por todo lo que has hecho y haces actualmente por nuestra organización, por tu enorme energía y por tus indudables dotes de organizador.

Te ruego les remitas mis más cordiales, fraternales saludos y abrazos a todos los compañeros de Barcelona, especialmente a mi antiguo y buen amigo Lecha, que me acogió como un verdadero hermano.

Seguro que no olvidaréis aquello que os pedí de "Iberia" y de la invitación a los compañeros soviéticos.

Bueno, creo que es todo. Ya sabes que la delegación de la URSS está monolíticamente a vuestro lado y yo, en nombre de todos, os deseo toda clase de éxitos y venturas.

Hasta pronto, apretados abrazos de vuestro

L. Morquilla.

Retazos del pasado

Quizá los deseos desde mi infancia de llegar a ser aviador, me hicieron más tarde ser testigo presencial de las páginas más gloriosas que ha escrito la solidaridad internacional en los campos y bajo el cielo de España, de mi España.

Como es conocido, este país sirvió de polígono de experimentación de las armas soviéticas, alemanas e italianas, incluyendo naturalmente la aviación, particularmente en los primeros tiempos de la mal llamada guerra civil española.

Mientras que el enemigo disponía de los más modernos tipos de aviones de caza y bombardeo, nosotros teníamos que bombardear las posiciones enemigas utilizando para ello los aviones de transporte de la aviación civil (LAPE, Líneas Aéreas Postales Españolas) y que, por cierto, nunca llegaron a pasar de diez aparatos en estado de vuelo.

Estos bombardeos, si es que se pueden llamar así, se llevaban a efecto quitando los asientos de la cabina de pasajeros previamente y cargando ésta de bombas. A una altura de 600-800 metros sobre el lugar que debíamos bombardear, cualquiera de nosotros sin cálculo de ninguna clase, a ojo como quien tira una piedra, empezaba a arrojar las bombas.

En cuanto a la aviación de caza se refiere, mientras que en el aire se encontraban 15-20 aviones de caza alemanes o italianos de caza protegiendo a los bombardeo, nosotros contábamos con cuatro o a lo sumo con cinco aviones de diferente tipo y marca, tripulados por verdaderos héroes, como el entonces sargento Lacalle, que a pesar de la inferioridad e irregularidad del combate, lograban hacer mella e incluso sembrar el pánico en las filas del enemigo.

De esta forma vivió Madrid desde julio hasta noviembre de 1936, con un estoicismo y una seguridad en su pueblo que eclipsaba a Sagunto.

II

En un día del noviembre histórico, encontrándome en mi casa con unas horas de permiso, la suerte me deparó el poder presenciar el cuadro más emocionante de mi vida.

En el cielo de Madrid volaban los aviones fascistas, realizando seguros de su impunidad su criminal tarea. Las calles quedaron desiertas y solamente cruzadas por algún rezagado que buscaba algún sitio a propósito para guarecerse. Las bombas caían una tras otra sobre las casas y sobre la población indefensa.

De pronto se escuchó un ruido extraño hasta entonces desconocido, incluso para mí profesional de la aviación. Subí a la azotea de mi casa situada cerca de la calle de Goya y pude observar que en el cielo de Madrid, a gran altura, unos aviones desconocidos biplanos muy rápidos y de gran maniobrabilidad atacaban a los aviones fascistas. Estos aviones, de forma achatada, por lo cual el pueblo los bautizó inmediatamente con el nombre de "chatos", eran como se supo después los I-15 de fabricación soviética.

No tengo palabras para explicar lo que sintió el pueblo de Madrid en aquellos momentos, pero yo que me encontraba en la azotea de una casa de

ocho pisos, pude ver perfectamente que todas las azoteas, tejados, ventanas y balcones se llenaron de espectadores con las miradas dirigidas hacia el cielo siguiendo las vicisitudes del combate que se desarrollaba.

Es claro que el enemigo, acostumbrado a ser el dueño del cielo de Madrid, al sentir sobre sí el plomo certero de estos aviones defensores del pueblo, trataron de oponer resistencia pero fueron puestos en fuga desordenada con bastantes bajas por supuesto. Cada baja del enemigo era acompañada de formidables ovaciones de toda la población, puesto que en las calles estaban llenas de personas que abandonaron los refugios para participar del espectáculo.

En estos momentos inolvidables de gran emoción, otra escuadrilla de aviones monoplanos muy pequeños, "moscas" (I-16), entró en Madrid volando a poca altura, seguramente con el ánimo de que el pueblo de Madrid los conociera y pudiera apreciar en sus fuselajes y alas los distintivos de la aviación gubernamental.

Si la aparición y entrada en combate de los "chatos", como queda dicho anteriormente, sacó de sus casas y refugios a todo el pueblo madrileño, yo tengo la seguridad de que el piloto del aparato que en vuelo rasante a lo largo de la calle de Goya tuvo que oír, a pesar del ruido de su propio motor, la enorme ovación que se le tributó por las grandes masas de personas que con lágrimas de alegría le contemplaban.

Son rusos, son rusos, gritaban las gentes cuyo corazón les decía que solamente la URSS era el único país capaz de poner en manos del pueblo español tales medios de defensa.

III

Pocos días después de los acontecimientos anteriores, fui destinado por el Alto Mando de aviación, como mecánico al servicio de un avión de transporte "Douglas" con un piloto soviético, con base en la ciudad de Albacete (finca y aeródromo de Los Llanos).

Aquí fue donde pude apreciar, conociendo a los soviéticos de cerca (vivía junto con ellos en la propia finca de Los Llanos) el cariño y la preocupación constante que sentían por nuestro pueblo. Particularmente hacia mí, el piloto de mi avión, capitán Lailin, se comportaba como si hubiera sido mi propio padre, claro está que yo era el español que tenía más cerca y en mí expresaba todo el cariño que sentía hacia mi pueblo.

He conocido durante mi permanencia en el Estado Mayor de Aviación a muchos soviéticos, todos ellos excelentes compañeros, tales como el general Smuskievich (Douglas), Grigory, mecánico del general; el anteriormente citado capitán Lialin, capitán Smetana, el compañero Alejandro, jefe de la escuadrilla de los famosos aviones rasantes que tantas bajas causaron al enemigo; Vasili Kotov, ingeniero de aviación, y muchísimos más imposibles de enumerar, magníficos pilotos y excelentes compañeros que no regatearon ningún esfuerzo e incluso muchos de ellos su vida en aras de la libertad del pueblo español.

Yo, que desde el año 1930, pertenezco a aviación civil (LAPE) y en el mes de enero de 1936 me incorporé con mi reemplazo al Arma de Aviación en el aeródromo de Alcalá de Henares, tengo que decir que he visto volar a muchos pilotos excelentes tanto soviéticos como españoles y he volado incluso con muchos de ellos, en plan de saco, como se dice en aviación, ahora

bien con la maestría y elegancia que volaba el I-15 el general Smuskevich no he visto a ninguno.

Además yo he tenido ocasión de ver a la caza soviética en el cielo de España, cuando ya algunos aviones soviéticos eran tripulados por españoles, en combate con los Fiats de origen italiano y he podido observar que cuando a la cola de algún caza de la República se pegaba algún Fiat, sobre él como un rayo se arrojaba un "chato" que llevaba las franjas rojas de los planos y del fuselaje, bordeadas con un canto blanco, para mí era muy conocido aquel avión que se basaba en mi propio aeródromo. Era el general Smuskevich que situado a más altura observaba el combate y acudía como una centella a defender a los suyos.

El lector se preguntará a sí mismo, y con razón, ¿cómo el autor de estas líneas puede dar tales detalles, si como mecánico de un avión de transporte debía estar alejado de los combates? La pregunta es justa y oportuna.

En el Estado Mayor, al servicio del cual yo me encontraba, además de los soviéticos había tres voluntarios de las inmortales Brigadas Internacionales, miembros del partido comunista de Estados Unidos. Jhon y Ros-Mary, pilotos, y Thomas Power, mecánico.

El compañero Jhon volaba un avión monoplano Lokid de transporte, este compañero además era corresponsal del Dail Worker y aprovechaba todas las oportunidades que se le presentaban para filmar desde su aparato todos los combates y escenas de la guerra que podía. En un vuelo que con este compañero realicé de Albacete a Alcalá de Henares, nos acercamos a Madrid y pude presenciar la escena descrita más arriba.

Este gran compañero logró al poco tiempo ser trasladado a la aviación de caza, como era su deseo y fue derribado en el frente de Guadalajara después de haber derribado él, por su parte, tres aviones enemigos.

Es conocido que la aviación gubernamental disponía de muchísimos medios aviones que la aviación facciosa, pero esto quedaba eliminado por la tenacidad y voluntad de vencer de los pilotos tanto soviéticos como españoles que no repararon en horas de vuelo, de trabajo ni de sacrificio incluso de la vida propia para lograr la victoria.

Para el enemigo ya era corriente el que volando en escuadrillas de 9-12 aparatos, al divisar a la caza republicana (siempre inferior en número) cundiera el pánico en sus filas. Mas esta escuadrilla republicana que un día por la mañana combatía en el frente de Madrid, por la tarde se presentaba en el frente de Teruel, daba combate al enemigo para después de abastecerse de combustible ir a tomar tierra en Jaén donde al día siguiente por la mañana debía actuar. Esto naturalmente desconcertaba al enemigo, que concretamente jamás supo qué cantidad de aviones de caza tenían los gubernamentales.

Esto, insisto en que solamente se podía realizar con la tenacidad de nuestros pilotos que se tiraban desde por la mañana hasta anochecido volando sin tomar tierra nada más que para abastecerse de combustible y munición.

No quiero dejar de mencionar en estas páginas al capitán Lialin, que tripulaba un avión de transporte con capacidad para 14 pasajeros, acompañaba a las escuadrillas de caza en sus traslados de frente a frente, llevando a bordo hasta 20 y más personas del servicio de armeros, mecánicos y auxiliares con sus equipos de herramientas y repuestos, carga que sobrepasaba siempre en mucho los límites establecidos para dicho avión.

Debo agregar que el capitán Lialin, viejo piloto de transporte, era un hombre de unos 30-40 años, edad madura para un piloto. Ahora bien, yo que

he estado con él durante toda su permanencia en España, jamás he notado un gesto de cansancio y nunca desaparecía la sonrisa de sus labios.

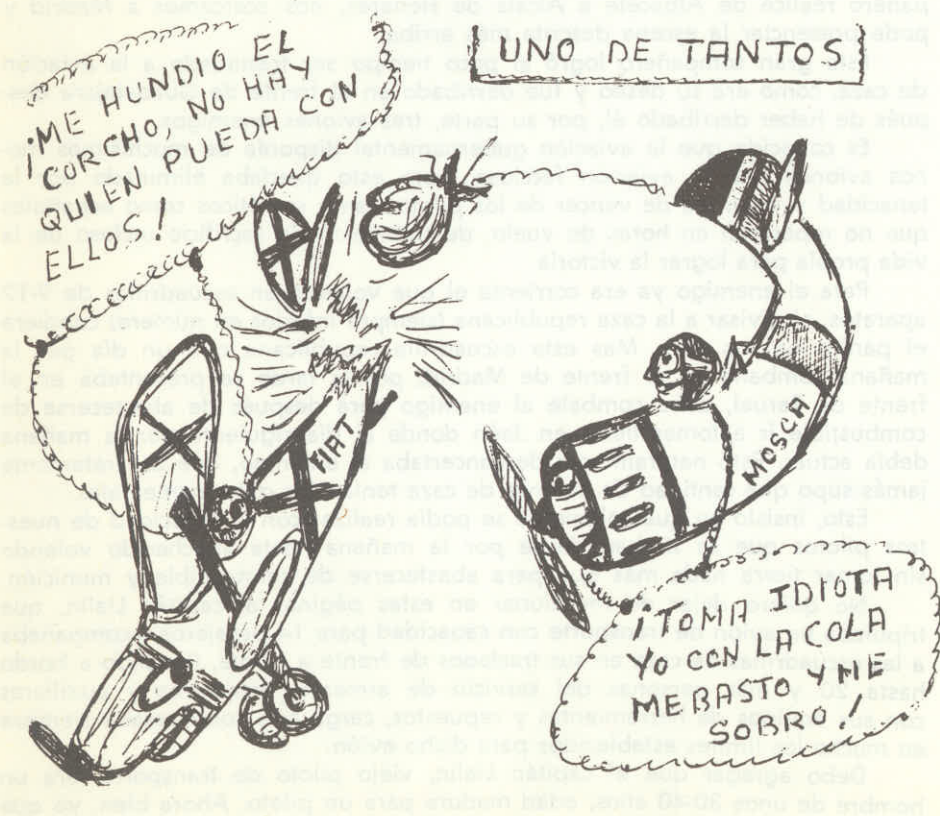
No puedo olvidar al compañero Alejandro, joven alegre y jovial, siempre gastando bromas. Era jefe de escuadrilla de aviones de los llamados "rasantes", aparatos de madera y tela (R-5) con los que se metía verdaderamente a lo largo de las trincheras a una altura en muchos casos de 5 a 10 metros, ametrallándolas, creando el espanto y desconcierto, además de infinitas bajas al enemigo.

Este excelente compañero tuvo la mala suerte de cuando había terminado su misión en España y se encontraba descansando en la retaguardia sufrió un accidente de aviación y sucumbió en mi presencia en el aeródromo de Alcantarilla (Murcia).

Debo recordar al lector de que no olvide al leer estas cuartillas que los hechos que yo relato pertenecen al período de 1936-1939, que la segunda guerra mundial estaba por empezar y que la aviación de aquella época no se puede comparar con la actual.

Moscú, 29 de mayo de 1963.

Carlos IBÁÑEZ PADIN



A la luna antes de cincuenta años

La aeronáutica española tiene un nombre que muchos de nuestros compatriotas no conocen, pero que figura entre los más destacados del mundo de esta especialidad. Nos referimos al teniente coronel don Emilio Herrera, piloto de avión —de la primera promoción— y de globo, un hombre que ha consagrado su vida al estudio del vuelo, y que ha sido el primer español que ha abordado los temas espaciales.

Por una información publicada en el semanario **Estampa**, a fines de abril del año 1932, conocemos que el teniente coronel Herrera ha dicho en una conferencia que el hombre podrá viajar a la luna antes de cincuenta años.

El periodista Francisco Díaz Roncero ha entrevistado al científico español, que le ha descrito las características de la "astronave" que habría de llevar a cabo el vuelo; mejor dicho, las del cohete que la impulsaría: "El cohete tendría dos partes: una, conteniendo dos mil kilogramos de gasolina, que se quemaría dentro de la atmósfera y se desprendería a trescientos kilómetros de altura; y otra, con mil kilogramos de panclastita, que seguiría la propulsión del cohete en su soporte, comunicándole un movimiento de rotación muy rápido alrededor de su eje para evitar derivaciones al atravesar la atmósfera".

Más adelante dice el señor Herrera en relación con el primer viaje interplanetario con tripulantes: "Mucho más difícil que el lanzamiento de un cohete sin pasajeros es el primer viaje interplanetario con tripulantes, imposible con los explosivos que se pueden utilizar actualmente, si se trata de descender en un astro y regresar a la tierra. Por eso, el primer viaje que se realizará es alrededor de la luna...

Para este viaje se utilizará una astronave, que sería igualmente un cohete, y pesaría, con sus tripulantes, dos toneladas; pero necesitaría que la parte que habría de desprenderse en la atmósfera, una vez consumido el combustible que hubiera contenido dicha parte, estuviera formado por otras dos. una con dos mil toneladas de gasolina, que se soltaría a trescientos kilómetros de altura, o sea, cuando se hubiera consumido la gasolina, y otra, con dos mil toneladas de panclastita, que se desprendería también una vez consumida, o sea a los tres mil ciento ochenta y cinco kilómetros de distancia de la tierra. Con esto habría fuerza suficiente para recorrer la distancia necesaria. En la astronave quedarían kilogramos para poder rectificar la trayectoria y frenar la caída en la tierra. La astronave tendría unas pequeñas alas de diez metros cuadrados para poder aterrizar, planeando, a doscientos kilómetros por hora. Estas alas serían de perfil simétrico muy fino, con sus órganos de mando correspondientes y unos esquíes, largos y curvos, por delante, preparados de tal modo que sirvieran para aterrizar o amarrar, según fuera necesario, si caían en la tierra o en el mar, al regreso del viaje...".

Cuenta después el teniente coronel Herrera al periodista Roncero que en esta astronave podrán viajar hasta cinco personas, dos de ellas como pilotos. "Las paredes de la astronave —dice Herrera— serían acolchadas y con asideros, para cuando las personas que vayan en el interior **queden sin peso y, por tanto, flotando en el interior de la nave.**"

Dice también Herrera que la velocidad inicial será enorme. A los tres minutos y medio se llegará a los límites de la atmósfera, o sea a los

trescientos kilómetros de altura. Entonces se desprenderá el primer cohete propulsor, a los doce minutos y medio, el segundo, o sea, cuando la nave esté a tres mil ciento ochenta y cinco kilómetros. Estando a esa altura la nave marcharía a treinta y tres mil kilómetros por hora! "Entonces —dice el científico— los pasajeros pueden soltarse y quedarían libres de todo peso, flotando en el aire del interior de la astronave." La velocidad se reducirá luego a unos siete mil kilómetros por hora, y después volverá a aumentar al aproximarse a la luna. "Los pasajeros —explica el teniente coronel—, provistos de escafandras blancas y negras, en forma de trajes de pierrot, podrán salir de la astronave por una esclusa, teniendo cuidado en no tomar impulso contra ella para separarse, porque se alejarían indefinidamente y les sería imposible volver."

La nave llegará a las proximidades de la luna a las cuarenta y ocho horas y cuarenta y dos minutos de su partida de la tierra. Entonces comenzará a dar vueltas a la luna, "y entonces —dice Herrera— verán por primera vez ojos humanos la parte de nuestro satélite que no mira a la tierra desde antes de la aparición del primer hombre".

El regreso lo ve así este genial científico español: "El piloto tendrá que hacer observaciones astronómicas de precisión para comprobar si la trayectoria es la debida o hay que rectificarla. Después comenzará la caída a la tierra, entrando en la atmósfera terrestre a las noventa y siete horas y doce minutos de la partida... El piloto mandará la astronave como un aeroplano, pero llegando solamente a los setenta y cinco kilómetros de altura para no calentar excesivamente la astronave por rozamiento, y saldrá otra vez de la atmósfera. Así dará cinco vueltas a la tierra: la primera, en una hora y treinta y seis minutos, y la última en diez horas y cincuenta y cuatro minu-

tos. Después seguirá un planeo de tres mil seiscientos kilómetros en treinta y siete minutos hasta encontrar el sitio de aterrizaje o amaraje, para lo cual se ayudará con el propulsor".

Pero, ¿cuáles serían los peligros de este viaje?, pregunta el periodista al señor Herrera. "Hay varios —dice el sabio—. Uno de ellos es el de que, por haber lanzado el proyectil demasiado, pudiera pasar de la zona que ha de recorrer en torno a la luna, y entonces el proyectil, en lugar de volver a la tierra, sería atraído por el sol y se convertiría en satélite de éste. También puede haber peligro de que fuera demasiado cerca de la luna y no tuviera la suficiente fuerza para volver, en cuyo caso quedaría también girando en torno a la luna. Pero yo confío en que el viaje se haría perfectamente..."

El genial Herrera despide así al periodista Díaz Roncero:

"Sin duda parece que se trata de una cosa irrealizable, pero yo soy optimista. Cuando era joven fui de los primeros que pilotaron aviones en España. Entonces, hablar de aviación era tanto como hacerse acreedor al calificativo de loco y, sin embargo, hoy se vuela a cerca de setecientos kilómetros por hora. Quienes hemos visto esta evolución fantástica de la aviación podemos creer que estamos más cerca de los viajes interplanetarios que hace cincuenta años lo estábamos de la aviación."

De "Tele/radio", **España siglo XX:**

"Nuestro compañero Pérez Gallardo en el primer Boletín de ADAR, 15 de 12-1978, hace un magnífico extracto de la biografía de D. Emilio, nosotros sí sabemos quién era; mas es necesario que nuestro pueblo conozca su verdadera dimensión: Humana y Científica:

Enguera, 14-3-1979.

José Ases Garrigós

Diario de vuelo

Un vuelo de altura

Nadie hubiera dicho que el prado que se extendía a los pies del pueblo era un campo de aviación., y en efecto aunque algo pequeño, cumplía este cometido. Por azares de la vida me cupo en suerte el que fuese destinado a cursar mis prácticas en aquel rústico aeródromo. Resultaba chocante que las vacas hubieran sido sustituidas por unos modernos bimotores de líneas suaves y perfiladas, producto de un diseño adelantado. Su blanca silueta formaba un contraste con la tranquila monotonía del paisaje.

Y para que nada faltara, allí estaba para corroborar mi aserto un patriarcal molino de viento ,surgiendo de la tierra como un fantasma, para recordarnos que un día pasó por allí Don Quijote con el cerebro nublado de quimeras. Y parece que aún se oyen las voces desafortunadas de Sancho y el trote de su jumento...

Los pilotos de la "misteriosa" Escuadrilla de bimotores estaba formada por jóvenes imberbes aún y que habían llegado a hombres antes de tiempo. Como personal volante, parecía habían sido escogidos de entre los mejores, sólo les faltaba entreno, bajo condiciones climatológicas adversas, para llegar a ser excelentes navegantes pilotos y radiotelegrafistas. Para esto estaban allí.

No era pues de extrañar la orden que recibieron aquel día gris de invierno que invitaba a quedarse entre las sábanas. ¡Vuelo de altura! Después de una buena ducha y suculento desayuno se vistieron con toda la ropa disponible. Dos pares de guantes, unos de lana y otros de piel que llegaban hasta el codo, bufanda y el pasamontañas terminaban de esconder aquellos rostros que habían trocado la sonrisa por el nerviosismo y la preocupación.

Dos tripulaciones estaban comprobando sus respectivos aparatos, cuando los tres "inseparables" nos ajustábamos el paracaídas, mientras el mecánico sonriente de verdad— quizá porque se quedaba en tierra— me avisó de que los motores marchaban bien y después de ayudarnos a subir a nuestras cabinas se despidió de nosotros como si de un largo viaje se tratara.

De poco me iban a servir el observador y el radio en este viaje, encerrados como estaban en su torre de cristal, confiados en mis manos como conejitos de Indias. Pero el experimento también era para ellos, se trataba de resistir el frío y la falta de oxígeno que simbolizan las dos columnas del "non plus ultra", en las capas altas de la atmósfera.

Los 1.500 C.V. de nuestro avión empezaron su trabajo al iniciar el despegue. A un metro del suelo apreté el botón de la subida del tren y un nuevo

impulso vino a añadirse al primero. Pusimos proa al infinito —pues habíamos salido sin rumbo prefijado— en espiral abierta hasta los mil, dos mil, tres mil y cuatro mil metros. Al llegar a esta altura, seguimos durante un tiempo en horizontal, mientras ajustaba la temperatura del agua del radiador cerrando las persianas. Todo funcionaba a maravilla, pero pronto nos haría falta la mascarilla de oxígeno que adrede fue sacada. Allá en el suelo, ya no se precisaban los contornos de las cosas, y los pueblos se iban acercando entre sí a medida que el avión ascendía más y más hasta 5.000 metros. A esta altura se nota el descenso de la temperatura, nuestro abrigo resulta ya insuficiente, calculo que estaremos a unos 20 grados bajo cero, ¡6.000 metros! y, ahora sí que parece ha llegado el final de nuestra ascensión, la prudencia aconsejaba el regreso a la base pero el amor propio nos hacía mantener impasibles a la dureza de la prueba, la determinación de seguir adelante era manifestada por mis compañeros que, a cada momento, se permitían bromear con el teléfono interior. Casi al mismo tiempo que los motores iban perdiendo potencia la respiración se hacía más agitada, para ellos quedaba un recurso, y adelanté el corrector para poder resistir un poco más, cansado de dar palmadas sobre el volante sin conseguir aliviar el dolor que me producía el frío, incrementado por nuestra forzada inmovilidad, reglé los compensadores de dirección y profundidad con el propósito de descansar. Me invadía un intenso sopor y los números de los indicadores se hacían por momentos ilegibles... eran los efectos de la falta de oxígeno.

Hice un esfuerzo para mantener normales mis facultades..., comprendía que había llegado el momento de picar. En el borde de ataque se había formado una capa de hielo, y de las capotas de los motores pendían heladas estalactitas —nuestro avión no estaba equipado con dispositivo anticongelante— que se fundieron rápidamente gracias al "picado" pronunciado que mandé al aparato sin preocuparme de la velocidad.

La aguja del anemómetro amenazaba llegar hasta el final. Seguimos proa abajo en un ángulo muy pronunciado. Por unos momentos temí llegar al límite de la resistencia estructural. Fueron mis oídos que amenazando reventar el tímpano me obligaron a recuperar; una fuerte presión sobre los hombros me imposibilitaba cualquier movimiento. Después, poco a poco, volvió la normalidad. El aire más cálido y denso de las capas inferiores nos hizo recuperar y, desde aquel momento todo resultó fácil. Una "espiral", un "resbalón" y, ¡por fin! un aterrizaje feliz fue la rúbrica a este angustioso vuelo de altura, y el sello que acreditaba el tesón y voluntad de aquellos buenos muchachos que formaban la tripulación del número trece.

por Manuel COLOMER
Piloto aviador

° Al pasar de 4.000 metros resulta indispensable la mascarilla de oxígeno debido a la altura.

Opiniones

Ya tenemos una Constitución, ya no somos los "sin ley" como lo hemos sido durante cuarenta años, pues si durante ese período había leyes escritas para regir la vida de los españoles, éstas eran parciales, ilegales, dictadas por un solo hombre o todo lo más por una camarilla. Hoy, nuestra Constitución ha sido votada por la gran mayoría de los españoles y esto le da una fuerza y una legalidad que los españoles estábamos ávidos de poseer. Está claro, que cada uno de nosotros puede ver en esa ley que va a regir los destinos de nuestro país algo que no esté completamente de acuerdo con sus convicciones filosóficas o políticas, pero es ya un prodigio el haber encontrado fórmulas que estén en armonía con nuestras diferencias, es decir, que lo mínimo de los unos puede ser lo máximo de los otros, pero que todos estén comprendidos en esa ley fundamental. Naturalmente que la Constitución, para que sea eficaz y cumpla su papel, debe estar complementada con otras muchas leyes que se irán elaborando por nuestros legisladores cuando éstos sean elegidos. Todo eso representa la teoría, es muy bueno el disponer de un arsenal de leyes que regulen toda la vida de los españoles pero es preciso también algo fundamental y es el que se cumplan. Los países que como el nuestro han vivido un largo período en la arbitrariedad, son propensos a saltarse a la torera lo que está escrito o bien a interpretarlo de una manera errónea, por ese motivo, todos los españoles debemos estar alertas a que se cumplan las leyes, que no haya irresponsabilidades, que los burócratas no puedan impunemente tergiversar la ley o entorpecer su aplicación. Desgraciadamente y en lo que a nosotros se refiere, la aplicación de la ley se hace de

una manera desesperadamente lenta, uno de mis compañeros comentaba, "parece que los burócratas están esperando para solucionar nuestros asuntos el que desaparezcamos todos, ya que dada nuestra edad no hay un mes sin que varios de los nuestros hayan pasado al otro lado sin que hayan podido ver realizado su expediente". Es preciso que todos seamos conscientes de este estado y que hagamos presión por los medios a nuestro alcance para que los plazos de espera se acorten y que se resuelvan con el espíritu de justicia que ha presidido a la elaboración de la ley, yo creo que cuarenta años de espera es ya suficiente, para los inválidos, para las viudas y, en general, para todos nosotros, que hemos visto pasar más de sesenta primaveras. Es preciso inculcar a los administradores de la ley el principio de igualdad, que desaparezca de nuestras prácticas el favoritismo, la recomendación en lo que a la aplicación de la ley se refiere, en una palabra, que aprendamos a ser demócratas.

En este largo período de arbitrariedad, hemos contraído algunas prácticas que no nos favorecen en nada en cuanto a nuestra burocracia se refiere, a pesar de la escasez de leyes legales existían una red de papeleos que era preciso para desenvolverse en la vida ordinaria que alguien que conociese ese laberinto y es a la sombra de eso que se ha creado la carcoma de los "Habilitados", éstos rigen la mayoría de los expedientes de los españoles, pues no hay nadie que tenga un litigio o simple relación con la Administración que no recurra a éstos, como si los españoles fuéramos un país de iletrados.

Sería interminable la lista que, a juicio mío debía cambiar de acuerdo con

nuestro nuevo estado, pero sólo me he referido a estos ejemplos que nos incumben directamente, ya que todos nosotros, en más o en menos, estamos pendientes de que se nos aplique la

ley y de que el sol de la justicia empiece a iluminar nuestras alas plegadas.

M. Borge

París, febrero de 1979.

Todavía estamos a tiempo

He leído con gran interés los artículos de Negra, de Felfont y de Ases, publicados en el número 1 de nuestro Boletín. Junto con el mío son una muestra de las muchas cosas que entre todos podríamos contar y que debemos contar si queremos aportar datos para que pueda escribirse una historia de nuestra Aviación durante la guerra. Una Historia veraz a la vez que humana, dentro de lo inhumana que es la guerra y más si es fratricida como la nuestra.

Sí, todavía estamos a tiempo de recopilar e ir publicando en nuestro Boletín artículos sobre anécdotas, aventuras y acciones de guerra de la Aviación de la República, en que se haya sido protagonista o se recuerde haberlas oído contar a otro compañero. La vida sigue su curso, los años pasan y cada vez quedarán menos de los que hayan sido actores en la contienda y puedan explicar con veracidad facetas de la misma que en muchos casos resultarán inéditas o al menos poco conocidas.

Hay pocos, muy pocos libros sobre la Aviación de la República escritos por los que formaron en sus filas. La nueva generación de historiadores de nuestra guerra civil, al escribir sobre nuestra Aviación presentan fallos por no disponer de la suficiente documentación o por utilizar informaciones que

no siempre se ajustan del todo a la verdad.

Para nosotros el campo es inmenso, pues hay fases de nuestra Aviación de las que casi nada se sabe. Se ha de pensar que del lado vencedor se dispone de toda la documentación mientras que de la nuestra no debe quedar prácticamente nada.

Es difícil recordar fechas y hechos con precisión, después de tantos años, si es que no se ha logrado conservar hojas de vuelo, nombramientos, traslados, anotaciones de hechos notables, cartas a la familia y quizás el diario de guerra.

Por suerte, según he podido ver, hay más compañeros de lo que me pensaba que disponen de una documentación más o menos cuantiosa, más o menos detallada.

Pues bien, creo que ha llegado el momento antes de que sea demasiado tarde, para sentarse con tranquilidad a revisar la documentación de que se disponga y recordar, como he dicho al principio, hechos vividos de la guerra y escribirlos.

Esto, para algunos, puede parecer difícil, pero no lo es. Lo que cuesta es decidirse y decisión no nos ha de faltar.

Juan J. Maluquer

Observador de Breguet
(Escuadrilla "Alas Rojas")

Informe de la Junta Directiva Nacional de "ADAR" a todos sus asociados

Queridos compañeros:

Desde la creación de la Junta Delegada para la Región Norte-Balear, que ubicamos en este mismo local Social, hemos tenido dificultades con la misma. La paz, la armonía y la convivencia no han sido posibles.

Posteriormente, y ante la dimisión de su Presidente, compañero Tuset, y por solidaridad con él, el resto de la Junta convocó una Asamblea Regional que cuidaría de nombrar los sustitutos.

El resultado de la misma fue impugnado y la Junta Nacional aceptó la impugnación, ya que la votación se había realizado irregularmente.

La Junta Directiva Nacional comunicó a la Junta Delegada impugnada que, de la convocatoria y realización de la nueva Asamblea, cuidaría la Nacional, a fin de velar por la pureza de la misma. A ella se podrían presentar todas las candidaturas que los Asociados tuvieran a bien presentar, ya que se les darían las mismas oportunidades a todas ellas.

La Junta Delegada Accidental, rompiendo lo establecido por la Junta Nacional, convocó por su cuenta la Asamblea, presentando una única candidatura y nombrando, sin más, presidente a Crispín Martínez, que no pertenecía a aquella Junta.

Crispín Martínez estaba en discrepancia con la Junta Nacional por no haber sido elegido Vicepresidente, en Murcia, y por la presión que recibía de la Junta Nacional, exigiéndole cuentas de su gestión al frente del Boletín de la Asociación, ya que cada día son más los compañeros que nos reclaman la publicación y sobre todo el acuse de recibos de las cantidades que habían enviado.

A pesar de ser requerido varias veces para ello, hasta la fecha no hemos conseguido esta rendición de cuentas.

La Junta Delegada impugnada envió un dossier a todos los asociados de la región, así como a cada una de las Delegaciones, en la que, en forma descarada y con una total falta de honestidad, acusan falsamente a la Nacional y rompen con la disciplina de la Asociación.

Falsifican un Acta de la Nacional, suplantando la personalidad del Presidente, del Vicepresidente y del Secretario de ADAR, con la cual abren una cuenta en la Caja de Pensiones; también se les ha requerido varias veces para que dieran cuenta de los movimientos de dicha cuenta sin que hasta la fecha lo hayan hecho.

También se les advirtió en varias ocasiones para que los recibos extendidos que justificaran los cobros de cuotas, deberían forzosamente tener matriz y ser numerados, ya que al faltar este detalle, no podía haber constancia fiable de quién ha pagado y quién no, así como tampoco se podía saber la cuantía.

Comprenderás, compañero, que el deber de la Junta Nacional está, y sigue estando, en velar para que tus cotizaciones tengan el destino previsto.

Con ello (al menos por ahora), no acusamos a nadie de malversación de fondos. Es una justificación de nuestras exigencias para quienes tan mal han sentado éstas, y que en el mejor de los casos debemos decir que llevaban las cosas económicas sin el rigor preciso.

A fin de contrarrestar el daño causado a la Asociación con sus infundios, la Junta Nacional envía un dossier clarificador a todos los compañeros de la Región Norte-Balear, en el que, entre otros, había una carta "particular" del Presidente Jaime Mata a sus asociados.

Esta carta, asumida por la Junta Nacional en pleno y *a posteriori* también por los compañeros representantes de las Juntas Delegadas de Madrid, París, URSS, Valencia y Murcia, les da motivo (según ellos) para denunciarla a las Autoridades Civiles y Militares como "una tremenda ofensa a las Fuerzas Armadas". Cosa evidentemente incierta.

Incluimos los párrafos que según ellos eran "ofensivos" y que decían:

En fecha 7 de septiembre de 1979:

Queridos compañeros:

Los recientes hechos ocurridos entre unos compañeros y la Junta Directiva Nacional, me hace reflexionar sobre la condición "golpista" de los españoles.

En Estados Unidos, Francia, Inglaterra, Noruega y tantos otros países, se toma cualquier clase de medidas políticas sin el temor de que aquellas decisiones puedan cabrear a los altos o bajos cargos militares.

En España, al tomar cualquier actitud nueva, hay que mirar de reojo qué cara ponen los llamados "poderes fácticos".

En nuestra corta vida hemos sido testigos de las sublevaciones de Primo de Ribera, Sanjurjo, Franco... y algunos amagos recientes.

Estos "golpes" son propios de nuestro país y de los hispanoamericanos, que lo heredaron de nuestra Madre Patria.

Si bien a nuestra Asociación la llamamos apolítica y, por tanto, apartidista, entendemos que en el ánimo de todos está el deseo de que en las presidencias y demás cargos de las Juntas Directivas puedan haber compañeros de militancia: comunista, socialista, izquierdista e incluso de Convergencia, pero... ¿seríamos debidamente representados si alguno de éstos fuera miembro de Alianza Popular, de Fuerza Nueva, de Falange...?, ¿acaso Fraga votará en favor de nuestras reivindicaciones, si el caso se da, por el hecho de que tengamos en nuestros asociados a algún satélite suyo?

Teníamos muchas dudas al ver los esfuerzos y subterfugios (como los de las pasadas elecciones para la Regional), empleados para lograr situarse. No sabemos qué pretendían; ahora está clarísimo; su objetivo: desprestigiar a ADAR y quizá destruirla.

Es triste ver que esta media docena de compañeros se hayan prestado a este juego sucio.

Si buscan el desprestigio de la Junta Directiva Nacional para apoderarse ellos de la misma, debieron haber esperado las próximas elecciones y, democráticamente, luchar por ello, tal como está establecido en nuestros estatutos.

No nos extraña la actitud del señor Guillamón por todo lo expuesto. Tampoco la de Crispín Martínez, ya que somos conocedores de sus ambiciones y falta de escrúpulos para conseguir sus fines (podríamos recordar su "negociación" a espaldas de la Junta Nacional, a fin de que el nuevo Ayuntamiento de Barcelona nos quitara nuestro Local Social); en cambio, sí nos extraña la postura de esta media docena de comparsas que, con su actitud primera y en su actual posición de chico bueno que alega "que fui coaccionado", se hayan prestado a este juego, siendo conocedores, como son, de lo que aquí queda expuesto. Ellos demuestran carecer del mínimo criterio, imprescindible para poder ir por el mundo ostentando el honorable título de Aviadores de la República.

Da pena, da lástima, da... ¡¡asco!!

Cordialmente, os abraza vuestro compañero y amigo,

Jaume Mata

En cuanto recibieron la carta antedicha, la Junta Delegada impugnada, nos comunicó las resoluciones que habían acordado, y que a fin de no hacer este informe demasiado largo, incluimos solamente los más clarificados, que dicen:

Con fecha de 21 de septiembre de 1979:

Sr. Presidente de la Junta Directiva Nacional de la Asociación de Aviadores de la República. Ciudad.

Reunida la Junta Directiva Delegada de la Agrupación Norte-Balear de ADAR, en sección ordinaria del día de hoy, se adoptaron los siguientes acuerdos:

Segundo. — Remitir al Departamento de Asociaciones del Gobierno Civil de la Provincia de Barcelona, el dossier recibido por los asociados y remitido por esa Junta Directiva, en el que se falta de forma antiestatutaria y anticonstitucional, a varios de los asociados de la Entidad, demostrando con esa actitud el espíritu antisocial que anima a esa Junta Directiva. Instar ante el Juzgado que corresponda, la Querrela Criminal a que en Ley haya lugar, por los conceptos vertidos en esa serie de panfletos que forman el mencionado dossier, y de los que responsabilizamos a toda la Junta Directiva.

Tercero. — Protestar de forma enérgica por la utilización de papel oficial de la Asociación (documento N. 4 del dossier), para verter conceptos insultantes para las Fuerzas Armadas de España, de las que algunos señores de esa Junta Directiva perciben haberes pasivos, al parecer innmerecidos. Imagínense, señores de la Junta Nacional, que este panfleto llegase a poder del Teniente General Gutiérrez

rez Mellado, del ministro de Defensa, del Tribunal Superior de Justicia Militar, o tan sólo a poder del Gabinete Jurídico de la Capitanía General de la 4.ª Región Militar. Por ese abuso de utilización del papel de la Asociación por parte del Presidente de ADAR, para exponer criterios personales que lo invalidan para estar al frente de una Asociación de exmilitares que aspiran a volver a serlo aun en la condición de clases pasivas, y que toda la Asociación se podría ver envuelta en un enojoso asunto por la criminalidad que encierra ese panfleto.

Unos días después, el principal cabecilla de esta "rebelión", de este fallido "golpe de fuerza", envía un panfleto de imprenta de 4 folios, en letra pequeña, que, además de ser un *Canto a su EGO*, hay muy pocas verdades.

Destacamos de todo ello unos párrafos solamente, ya que la mayoría habéis recibido el panfleto. Dice así:

El compañero Mata, en su estado de furia mesiánica, no se da cuenta de que con su panfleto en forma de carta, insulta al Ejército Español de forma denigrante y punible, al citar a esta institución como elemento golpista y algunos adjetivos más, que si estos insultos llegasen a cualquier estamento jurídico-militar, podrían provocar una acción criminal contra la insensatez del señor Mata, algo parecido a lo de los componentes del grupo "Els Joglars" pero que en este caso se verían más insultantes al proceder de un señor que se llama representante legítimo de un grupo de hombres que viven en la esperanza de incorporarse a esa estructura del Estado, aun en el caso de que esta incorporación se realice en condiciones de clases pasivas.

Pero más incomprensible, y hasta criminal diría yo, es la posición de los hombres que ya cobran como clases pasivas de la vida militar del Estado y que colaboran con un hombre que demuestra un desprecio tan manifiesto a las instituciones que con más o menos justeza circunstancial, representan la más alta majestad del Estado después del Rey, las Fuerzas Armadas del mismo. Me imagino lo que dirían si el señor Gutiérrez Mellado o el tribunal de Justicia Militar conociesen esta carta.

En cuanto a lo que hace referencia de que yo establecí contactos con las Autoridades Municipales para que nos fuese retirado el derecho a estar en el Local Social que actualmente ocupamos por éstas, el señor Mata tiene que responder ante los Tribunales de Justicia de Barcelona, donde yo, basándome en un derecho constitucional, he planteado una querrela criminal contral el señor Mata por calumnia y difamación, sin tratar de involucrar en esta querrela a persona alguna que no sea el señor Mata.

Finalmente, el día 13 de octubre, reunida la Junta Directiva Nacional ampliada por los compañeros representantes de las Juntas Delegadas de Madrid, París, URSS, Valencia y Murcia, entre otros varios asuntos acuerdan: Expulsar definitivamente a Crispín Martínez como afiliado a la Asociación de Aviadores de la República, como principal instigador de este *affaire*. No habiéndose personado a escuchar el pliego de cargos existentes en su contra, a pesar de habersele citado.

Dar opción al resto de los compañeros implicados en este grave contencioso, a que se retracten de cuanto han firmado y de las acciones realizadas ante las Autoridades Civiles y Militares, en contra de ADAR o de las personas que la representan. De ser convincentes sus explicaciones, serán readmitidos como socios numerarios con plenos derechos, previa rendición de cuentas del período en que han desempeñado cargos en la administración de nuestra Delegación Norte-Balear.

No queremos cansaros más con este informe. De querer explicar cuanto ha acontecido, precisaríamos una revista diez veces mayor que la nuestra actual.

No obstante, obran en esta sede de la Junta Directiva Nacional, y en cada una de las Juntas Delegadas, el dossier completo, con fotocopias de todos los escritos, que están a disposición de cuantos compañeros quieran profundizar en este asunto.

Recibid todos un cordial abrazo de vuestros compañeros de la Junta Directiva Nacional de ADAR.

Noviembre de 1979.

Getafe: Exodo en 1936, retorno en 1979

Con sinceridad, amigos de hoy, escalonados en lo castrense, pero unidos en fidelidad republicana, en aquel agitado 18 de julio de 1936, ¿habíais soñado, por ventura, que en un 25 de marzo de este 1979 nos íbamos a encontrar departiendo, en plan de FAMILIA ENTRAÑABLE, en el Getafe que hubimos de abandonar, sumidos entre el dolor y la rabia incontenibles, en los inicios del otoño de 1936...?

¿Quién de cuantos hemos vuelto a fundirnos en abrazo efusivo y fraternal después de una separación de cuarenta y dos años largos y duros, ensombrecida por la cruel incertidumbre de los avatares y amenazas de una represión sin precedentes en la historia de los enfrentamientos civiles de nuestra patria o de un exilio tendiendo al límite de lo eterno, gozó de un hábito de esperanza, estuvo poseído de un alentador optimismo hasta el punto de augurar la festiva efemérides que nos ha hecho rejuvenecer, que nos ha otorgado el placer de reír, de aplaudir, de corear: poemas, canciones, aleyas...?

¿Verdad, amigos, que este reencuentro, que esta "comida fraternal" —¡nada menos que en Getafe!— nos ha quitado de encima, siquiera por unas horas, una depresión psicológica que mermaba nuestra ansiedad por recuperar la personalidad de nuestros años jóvenes...?

Nos anunciabas, estimado Isidoro Giménez, que, precisamente, en este mismo día, cumplía 79 años el infatigable promotor de LA AMISTAD DE LOS AVIADORES REPUBLICANOS, Alfredo Tourné Seoane, y nos pedías para él un aplauso en señal de felicitación y cariñoso recuerdo... Humorísticamente añadías: "Tan sólo me lleva catorce días".

Pienso que no me he excedido en el elogio del amigo Alfredo Tourné. En mi poder obra una carta suya, en la que me testimonia su deseo de que deponga todo tratamiento de subordinación, por cuanto dice: "Por el solo hecho de haber combatido con lealtad por la República y haber sido sancionado por el dictador o haber tenido que recurrir al exilio, todos debemos formar la gran familia de AVIADORES DE LA REPUBLICA sin distinción de categorías".

¡Y qué cargados de años estamos...! No es así, amigos: Sol Aparicio, Fernando Hernández Franch, Luis Jiménez Macayo, actor-poeta Eugenio Páez, Francisco Martí Madrid, Julián Colmenarejo, Angel Mora...

Dispensad que no nombre a todos... Procuraré hacerlo al final y... no quisiera dejar en el saco del olvido a ninguno de los asistentes...

Y sin embargo... ¡Qué contraste... Estimo, pienso que nos hemos sentido aliviados, aligerados de carga de años, de pesadez de incipiente ancianidad, de decrepitud ineludible, conforme hilvanábamos recuerdos, sucedidos, anécdotas de aquel lejano pasado, que, al propio tiempo nos ayudaba a mejor recordarnos...

Hemos indagado con ansiedad sobre el paradero de los rostros ausentes que se iban perfilando bajo el influjo de los recuerdos removidos...

Y... —¡cómo no!— nuestro lamento, ante el "FALLO !NEVITABLE Y HUMANO" de alguno de los nombrados, brotaba incontenible y anudaba, a la par, nuestra garganta...

Por eso, amigo Sol Aparicio, en el momento preliminar, puestos todos en "POSICIÓN DE FIRMES", nos has solicitado "¡UN MINUTO DE SILENCIO" en memoria de ELLOS...!

Hidalgo de Cisneros, Camacho Benítez, Gascón Briega, Albertano González, Antonio Urzaiz, Luis Iglesias, Lucio Sánchez Prior, Méndez Iriarte, Arcega Nájera, Pérez Sánchez, Pérez Acedo, José Corrochano, Luengo, Bajo, Urtubi, Lacalle, Colón, Franco, Adolfo Fera, Emiliano, Trapero, Casas, Cudero, Escribes, hermanos Sanz López, Alonso, Ayerra, Cayetano, Almazán, Honorio...

¡No quisiera haber perdido el recuerdo de alguno de ELLOS...!

¿Y podemos presumir los supervivientes derrotados...?

¿Por qué no?

El motivo que nos ha vuelto a reunir en este Getafe de hoy, en rango de gran ciudad, partido judicial oscuro y humilde entonces y renombrado por nuestro añorado AERODROMO, no puede menos de ser digno de presunción, de un orgullo honrado, de una exaltación de valores humanos y castrenses, que engendramos, precisamente, con nuestro arrojo y entrega y porque fuimos capaces de escribir páginas en la HISTORIA DE ESPAÑA que nos honran y enaltecen, pese a las TINTAS NEGRAS que sobre ellas han vertido y pretenden seguir vertiendo el despotismo y la ambición...

Rendíamos un homenaje de cariñosa bienvenida, en la persona del amigo JOAQUIN DIAS DE SANTOS, recién llegado de Rusia y en compañía de su esposa, a un conjunto de jóvenes: humildes soldados, cabos mecánicos y de tropa, a lo sumo algún sargento, forjados con premura en pilotos, observadores y bombarderos eficientes por el ardor de los jefes y oficiales leales a la República, al igual que a cuantos hubimos de cargar con la gran responsabilidad de unas categorías superiores en la organización administrativa, adecuación de aeródromos eventuales y adiestramiento de las quintas movilizadas.

¿Acaso no es motivo de orgullo sano y honrado el reconocer una VERDAD incontrovertible como la que nos ofrecía el CASO CONCRETO Y FEHACIENTE del amigo Díaz de Santos, uno entre los muchos que jalonaron las relaciones de los "BOLETINES OFICIALES DEL EJERCITO DE LA REPUBLICA" durante la contienda del 1936 al 1939...?

De soldado-ordenanza del Pabellón de Oficiales en el 18 de julio de 1936, Díaz de Santos pasa a convertirse en "Teniente Piloto" en la escuadrilla del inolvidable Zarauza, el alocado y siempre jovial ayudante conductor de las "Puestas en marcha" —¿las recordáis?—, para, junto de nuevo en el exilio, ser distinguidos y eficaces colaboradores en las escuadrillas rusas durante la gran contienda de la "GUERRA MUNDIAL"...

¿Se puede presumir, amigos de la "PRIMERA ESCUADRA AEREA", del Aeródromo de Getafe...?

Sí, podemos presumir aún marcados y sellados, aún juzgados y condenados, contra toda NORMA JURIDICA, por el solo y mero hecho de ser unos vencidos leales a la REPUBLICA...

Qué razón tuviste mi inolvidable y admirado jefe y amigo, MANUEL GASCON BRIEGA, cuando, en Albacete, después de ¿"RENDIR CUENTAS"? a tu ex compañero Fernández Pérez, éste, en una deferencia —pienso yo que a consecuencia de un cierto sentimiento o resquemor de "VERGÜENZA O SONROJO MILITAR", impresionado ante tu noble y sacrificada entereza, ante tu ENTREGA obstinada y voluntaria, consciente de una INMOLACION inútil como la de un Isaac bíblico e inocente—, en una deferencia, digo, insólita en aquellas fechas de vituperio "para la lealtad republicana", pretendió ayudarte a ponerte el chaquetón de cuero y tú le diste y nos diste "LA GRAN LECCION DE NUESTRO HONOR", girando con tu proverbial marcialidad —atleta pequeño, fornido y musculoso— diciendo enérgico y sin titubeo alguno: "¡No, gracias...! Los vencidos no tenemos derecho a atenciones".

¿Qué mayor razón podemos encontrar o alegar para justificar nuestro derecho a blasonar de un noble orgullo, de una encendida y merecida vanagloria, si fuimos capaces de engendrar héroes de entre los ignorantes o incultos, de forjar soldados aguerridos y valientes de entre los timoratos campesinos, si muchos de nuestros MANDOS revalidaron su capacidad acrisolada contra los ejércitos y legiones de Hitler y Mussolini...?

Amigos del Aeródromo de Getafe, con este recuerdo escrito que os dedico, va mi cordial abrazo y el deseo ferviente de que asistamos a "muchas comidas familiares" como la de este p.p. 25 de marzo..., casi, casi a los cuarenta años de —¿"NUESTRA DERROTA"?—, no, nuestro calvario...

Sebastián MARTÍN VÉLEZ
"EL PADRE"

Aeronáutica Naval

Al terminar la guerra civil en España, el personal perteneciente a este Cuerpo que había permanecido a las órdenes del Gobierno, cumpliendo con su deber de militar y apolítico, se presentó a las fuerzas que triunfaron, depositando resignadamente sus armas, siendo juzgados indistintamente por jueces del Ejército del Aire y de la Armada, recayendo sobre ellos las penas que, a criterio de éstos, les correspondía por el delito de rebelión, penas que por su espíritu castrense cumplieron con la entereza propia de las enseñanzas militares recibidas, de obediencia y abnegación; causa por la que fue disuelto este Cuerpo. Al ser proclamado el real decreto de 7 de marzo de 1978, B. O. número 56, cuyo fin es la unión y el olvido de aquella **guerra fratricida** en la que tantos españoles perdieron la vida en ambas zonas, se encuentran por su edad, y por los achaques propios de su azarosa vida, en espera de la justicia de Dios, y de la aplicación de este real decreto, para satisfacción de poder responder ante sus hijos y nietos de las condenas sufridas; ahora bien, para la aplicación del indicado decreto se duda si el

mencionado Cuerpo pertenece a Marina o Aviación; no obstante nadie podrá dudar, que el personal de Aeronáutica Naval, por haber efectuado los estudios y prácticas de navegación correspondientes a lo establecido para la Armada, con arreglo a sus categorías, son marinos, y por las mismas razones, de haber efectuado los estudios y prácticas de vuelo a lo establecido en Aviación Militar, son aviadores.

Desde la creación de este Cuerpo el año 1917, por encontrarse en período de experimentación y perfeccionamiento, tanto en aerodinámica como en motores, fueron muchos los jóvenes que dieron su vida generosamente en sus diferentes categorías y especialidades por el progreso y amor hacia ella, y los supervivientes nos sentimos honrados de ellos y de haber llevado sobre nuestro pecho el honoroso distintivo, formado por las alas del Ejército del Aire, bajo la Corona real, y en su centro el ancla, insignia fundamental de la Armada española.

HERMENEGILDO
BEFAN GARCIA

Cómo nace una afición

Nunca creí, hasta mi bautizo del aire, lo maravilloso que es volar.

En mi juventud por el año 1934, salíamos a la ventana al primer ruido de motor para admirar con envidia al afortunado aviador que, con el ronquido y la "pasada" sobre el centro de la villa, nos dejaba boquiabiertos por su intrepidez.

Este mismo año 1934 y para el curso escolar, me trasladé a Barcelona a base del sacrificio económico de mis padres. Después del correspondiente examen, ingresé como alumno en la "Escola del Treball de Barcelona", dependiente de la "Generalitat de Catalunya" y adquirí así con los años una maestría profesional que quedó truncada por la guerra. En esta escuela nació mi afición e interés para el vuelo.

Como ejercicio práctico para el curso, propusieron los profesores con el natural consentimiento de la Dirección, desarrollar y fabricar en los talleres de la Escuela, un pequeño avión a su tamaño natural, proyectado por un ingeniero francés que en aquellos lejanos años llamó mucho la atención por su simplicidad y economía, la popular "Puce du Ciel". Era un avión apto para el "bricolage", fabricado en material simple (madera y tela), motor insignificante de poca potencia y consumo, cuyos planos era fácil adquirir y que en Francia volaba para el júbilo del aficionado al vuelo con pocas posibilidades de cartera.

Con estas perspectivas llegamos a julio de 1936 con el deseo de lanzar al vuelo la "Puce du Ciel". Yo estaba, por aquellas fechas, de vacaciones escolares en mi pueblo con mi familia, cuando estalló la guerra civil.

En abril de 1937 se presentó la convocatoria a la Subsecretaría del Aire solicitando pilotos. Ingresé voluntario en Aviación como alumno piloto en mayo de 1937, finalmente parecía haber conseguido mi ilusión: volar.

Salí de Palafrugell dirección Valencia para el examen cultural que efectué en la escuela de mecánicos de aviación de Godella, aprobé, saliendo seguidamente para San Javier, salvando también bien el reconocimiento médico. De allí, un período de instrucción militar en Los Jerónimos, antiguo convento convertido en cuartel de instrucción para alumnos pilotos.

Impaciente ya por volar, la ilusión cumbre, finalmente pareció llegar. Después de un pequeño período de permiso, concentración en Barcelona para emprender marcha en tren hasta Marsella, fecha 18-7-1937. Embarcamos en Marsella en la motonave "Théophile Gautier" con destino a Odesa, y de allí, nuevamente en tren hasta Moscú.

Pasamos unos días en la capital de Rusia, bien tratados y queridos por la población, sobre todo por el elemento femenino. Nuevo reconocimiento médico en la capital de las Rusias... ¡Decepción! No sería ya piloto sino observador. Argumentaron los rusos que en la lucha se necesitan tanto pilotos como observadores y que mi carácter era propicio a ser un buen observador.

La expedición quedó dividida en dos grupos, pilotos al Cáucaso y observadores a Ucrania. Yo con la expedición de observadores a Ucrania al mando del teniente Franco, excelente militar y gran humanista.

Pasó aquella primera decepción y fui tomando cariño al curso al desarrollar materias tan interesantes como son la navegación aérea, el bombardeo, la telegrafía, la fotografía, el tiro con blancos móviles, etc., asignaturas que en la vida actual todavía me tienen interesado.

El punto culminante, el bautizo del aire. ¡Qué sensación de libertad! ¡Qué bien estar en la altura cara al aire fresco y sano de la atmósfera! ¡Ya era aviaador, mi ilusión!

Más tarde se repitió una nueva emoción más fuerte aún, mi primer servicio de bombardeo al frente de combate, mas esta anécdota la dejo para otra ocasión, pues Boletines habrá para rellenar.

LUIS NEGRA

Palafrugell, marzo de 1979.

ACCION SOCIAL

Nuestro amigo Patrick Laureau, de Toulouse, autor del libro "L'Aviation Républicaine Espagnole" nos comunica que la fecha de suscripción a dicho libro, en su edición en español, se amplía hasta el día 1 de diciembre. A los que ya se suscribieron a esta edición en español les comunica que recibirán sus noticias tan pronto vaya a editarse. Para más información dirigirse a: Patrick Laureau. 367 route de St. Simon - 31300 TOULOUSE.

HOMENAJES

En Madrid el día 20 de octubre se celebró una comida-homenaje en honor a los doctores Anastasio Martín y Javier Paulino. Al acto, organizado por la Junta Delegada de la Agrupación Centro, asistieron 220 compañeros y familiares de las Agrupaciones Centro, Levante, Murcia y Barcelona, Leopoldo Morquillas de la URSS y el doctor Manuel Conde López.

El doctor Javier Paulino Pérez fue jefe de sanidad de la V Región Aérea, hoy es el senador que con más entusiasmo defiende nuestras reivindicaciones.

El doctor Anastasio Martín Pérez fue el fundador y jefe del Hospital General de Aviación, hoy sigue ejerciendo, igual que el doctor Paulino, en Ciudad Real.

Los dos son fervientes y entusiastas compañeros de ADAR desde su fundación.

En la Guerra Civil derrocharon entusiasmo, profesionalidad y, por encima de todo, humanismo; muchos compañeros les deben la vida.

El acto se celebró en el hotel Biarritz, hemos de destacar muy positivamente tanto la calidad y abundancia de la comida como el esmerado servicio de que hizo gala dicho hotel. A los postres rompió el fuego de los discursos el presidente de la Junta Delegada, Emilio Ramírez, glosando la naturaleza del acto y recordando que él era uno de los que les debía la vida a los homenajeados.

El presidente de ADAR, Jaime Mata les rindió un emotivo tributo de afecto y agradecimiento, en nombre de los presentes y de todos los ausentes, por la labor realizada y por la que realizan actualmente. A cada uno le hizo entrega de un Icaro con una dedicatoria de todos los compañeros.

Don Eurico de La Peña, coronel de Aviación y destacado piloto de Messerschmidt en la Guerra Civil, hoy presidente de la UNEX, en emotivo discurso, rindió un homenaje a los doctores Paulino y Martín por la alta misión que desempeñaron en aquella contienda, e instó a ADAR para que siga perseverando en la organización de toda clase de actos que contribuyan a la reconciliación de los excombatientes.

El doctor Anastasio Martín Pérez nos contó que su participación en la Guerra de Africa como médico cirujano le sirvió de gran experiencia, de forma que al estallar la Guerra Civil, el coronel Camacho le encargó organizar el Hospital General de Aviación en el que tantos aviadores fueron curados de sus heridas. Terminó su discurso abrazando a Jaime Mata y a Emilio Ramírez como representantes de todos los asociados.

El doctor Javier Paulino Pérez, hoy senador por los cuatro costados y esforzado paladín de nuestras reivindicaciones, empezó su discurso con un canto a la lealtad y a la justicia que representaba aquel acto, resaltó la valentía de don Eurico de La Peña al expresar en voz alta sus opiniones y su simpatía hacia nosotros. Siguió pidiendo generosidad, que sigamos manteniendo aquellos principios de fraternidad e integridad que son norma en la Aviación. En materia de reivindicaciones manifestó que en el Senado se está luchando por convencer a los senadores, y se les está convenciendo de forma que pronto va a presentarse un proyecto de ley que reforme ampliamente la ley que sólo contemplaba los derechos de los militares profesionales anteriores al 18 de julio de 1936 y lograr la anulación de las sentencias, destacó la ayuda de Tourné y Giménez en esta materia de lograr lo que a algunos les parece imposible. Terminó agradeciendo, en nombre del doctor Martín y suyo propio, un homenaje que, como en un espejo lo devolvía a todos los compañeros de ADAR que durante 40 largos años fueron leales, que no sintieron nunca el desfallecimiento, que no cometieron bajezas y que levantaron hasta lo más alto el asta de la bandera de la Libertad, la Justicia y la Democracia.

En todos los discursos hubo frecuentes interrupciones por los entusiastas aplausos y en todo momento reinó la tradicional fraternidad de ADAR.

Con gran placer hacemos patentes nuestras más sinceras felicitaciones a la Junta Delegada y a cuantos intervinieron en la organización de un acto que honra a toda la Asociación y sin duda contribuye a forjar una prestigiosa Institución.

Creemos que este acto es una lección de lo que debe ser una Asociación fraternalmente unida.

A. Vilella

Un triste recuerdo

Érase allá por el año 1932 y en el taller de calderería en la Escuela de Mecánicos de Cuatro Vientos.

Yo hacía el ejercicio de doblar un tubo de cobre de 40 mm. de diámetro interior en una forma, determinada por una plantilla al objeto, y que una vez doblado a 90°, respondiese a las exigencias solicitadas por la escuela. Consistían estas exigencias en que el tubo no presentase arrugas en el interior de la curva, ni se observaran señales de haber borrado estas arrugas con la lima o cualquier otro tipo de herramienta.

Únicamente se permitía limpiar el tubo con ácido y darle una pasada de lija fina, para presentar el trabajo al Sargento encargado del taller, que a su vez lo presentaba al Jefe de la Sección de calderería, que en el caso que nos ocupa era el Teniente Carlos de Haya.

Al llegar mi trabajo al jefe de la sección, Teniente Haya, yo vi que al Sargento le había llamado la atención mi trabajo. El Teniente lo estuvo inspeccionando un buen rato, y consultando con el Sargento el Teniente me mandó llamar.

Al entrar en el despacho del Teniente, previa petición del correspondiente ¿da Ud. su permiso?, a lo que el Teniente me contestó de una forma desacombrada y tuteándome, pasa Gordi, pasa.

Ante esta respuesta, cuadrándome como buen militar le pregunté, ¿me mandó llamar mi Teniente?, él a su vez se levantó y cuadrándose correspondiendo a mi saludo me dijo, siéntate muchacho, debo felicitarte por este ejercicio que me ha presentado el Sargento, y debo decirte que me satisface ponerte un 10 como clasificación, o sea matrícula de honor por este trabajo. Sigue así muchacho, que estos trabajos son el orgullo de la Escuela de Mecánicos.

A partir de entonces, cuando en el Aérodromo o en las calles de Madrid me lo encontraba y cruzábamos el natural saludo, al contestar a mi saludo siempre añadía, "Hola, Gordi" o Adiós, Gordi".

Pasó el tiempo y los acontecimientos hicieron que en la Guerra Civil nos encontrásemos yo en la zona de la República y él en la zona franquista. Después de varios servicios y destinos, me encontré en el Campo de Aviación sito en el pueblo de El Toro, desde el que se operaba sobre Teruel.

Antes, y en El Prat del Llobregat, estableí amistad con varios pilotos que se encontraban en este Campo en funciones de entrenamiento, estos pilotos eran Tuset, Viñals, Arijita y otros. En El Toro, y con los chatos estaba un piloto amigo, Viñals.

En uno de los combates para la conquista de Teruel, y al regreso de los

aviones de uno de los combates, se me acercó el avión que pilotaba Viñals. Yo creía que necesitaba que le ayudase a colocar el avión en su sitio, pero Viñals dirigiéndose a mí, me dijo "oye, Gordi, mira qué retrato llevo en el ala izquierda". Me quedé pasmado al ver que llevaba roto parte del fuselaje y la mitad del plano superior, ¿qué había ocurrido?

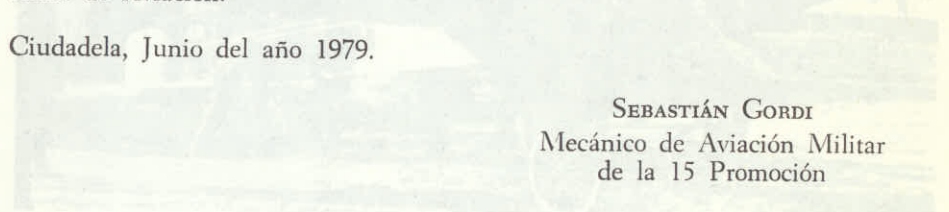
Esperamos noticias del frente. Todos los pilotos y el Estado Mayor de la Escuadrilla acudieron a ver el avión de Viñals, pues habían visto caer un avión enemigo, que en su caída se había casi estrellado contra el Chato pilotado por Viñals.

Se examinaron los colimadores de las amefotos, y dio como resultado que Viñals había derribado un avión enemigo, y que éste en su caída había rozado el avión de Viñals, rompiéndole la mitad del ala izquierda y buena parte del fuselaje.

A mi amigo Viñals lo ascendieron a Teniente, pero el avión que él había derribado llevaba como tripulante al Capitán Carlos de Haya. Toda la Escuadrilla explotó de alegría, ya que el Capitán Haya era un amigo personal de Franco.

Yo procuré esconderme discretamente en un rincón, ya que si bien sentía cierta alegría por el triunfo alcanzado por el amigo Viñals, no pude impedir que el recuerdo nostálgico del pasado hicieran asomar a mis ojos algunas lágrimas, dedicadas al profesor que en otros tiempos supo apreciar un trabajo hecho por mí en la Escuela de Mecánicos, y por el que este hombre que para mí fue un caballero, me dio la máxima puntuación con lo que consiguió estimular mi interés para continuar sirviendo en lo que para mí constituía una meta ilusionada, el Arma de Aviación.

Ciudadela, Junio del año 1979.



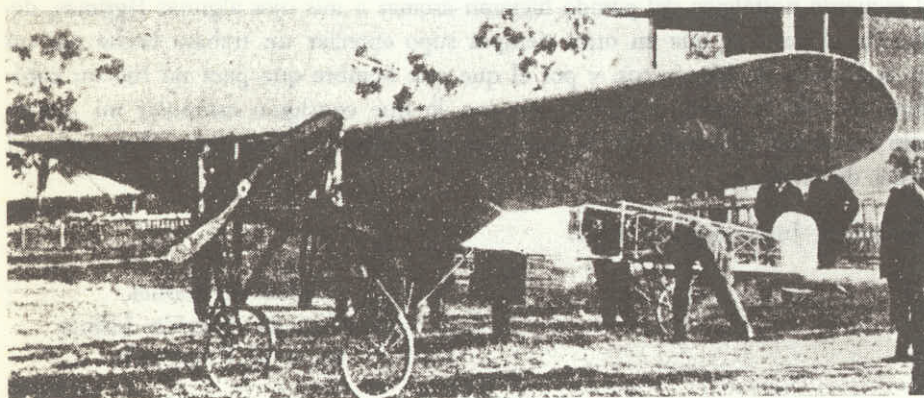
SEBASTIÁN GORDI
Mecánico de Aviación Militar
de la 15 Promoción

1910: "Aquellos chalados"... en Can Tunis

El día 11 de febrero de 1910, en el desaparecido hipódromo de Barcelona, denominado de Can Tunis, tuvo lugar el primer vuelo de un aeroplano en el cielo español.

En aquella fecha y especialmente el domingo siguiente, 13 de febrero, día señalado para la prueba oficial, la carretera del Morrot y demás caminos que conducían al hipódromo, se encontraban atestados de público que a pie, en carruajes y con los primeros automóviles de la ciudad, se trasladaba al lugar de la exhibición para presenciar, con el natural entusiasmo, la anunciada demostración aérea que debía llevar a cabo el piloto francés Lucien Mamet con un monoplano "Bleriot".

En aquella época la aviación constituía una nueva y apasionante aventura; por fin el hombre había conseguido volar, sueño de muchas generaciones. Francia, pionera en la construcción de los aeroplanos y la formación de pilotos, había conseguido realizar el primer vuelo en 1906, desde entonces los periódicos y revistas gráficas informaban continuamente, con gran profusión de detalles, de las conquistas aéreas, de las competiciones y certámenes que tenían lugar en el vecino país, los nombres de los intrépidos aeronautas iban siendo conocidos por el público que



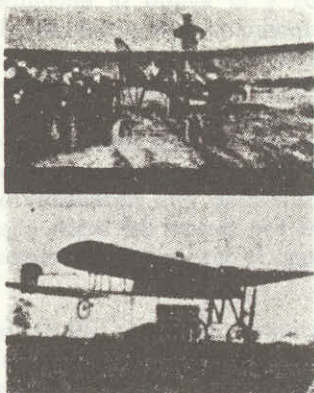
seguía con avidez sus triunfos y fracasos. Esta profusión de noticias había creado en España, un clima de expectación y despertando el anhelo de presenciar por vez primera el vuelo de una máquina más pesada que el aire y tripulada por el hombre.

Considerando ese interés general, García Cames, un uruguayo residente en París, que había seguido con creciente interés el despertar aeronáutico, tuvo la genial idea de organizar varias exhibiciones aéreas en el extranjero, para poner al alcance del público las posibilidades que ofrecían los aeroplanos. Con el fin de realizar el proyecto, García Cames adquirió un avión "Bleriot XI" tipo Canal de la Mancha, contrató los servicios de un mecánico especializado y con la colaboración

del piloto Lucien Mamet, que ostentaba el "brevet" número 17 del Aero Club de Francia, se lanzó a la aventura de recorrer pueblos y ciudades para mostrar el vuelo de un avión.

GIRA POR ESPAÑA

Los directivos de la entidad barcelonesa Asociación de Locomoción Aérea desde un principio se interesaron por los proyectos del uruguayo y le propusieron efectuar una gira por diversas ciudades de España, eligiendo Barcelona y Madrid



para iniciarla. En nuestra ciudad escogieron los terrenos del hipódromo de "Can Tunis" que se encontraba situado entre la montaña de Montjuich y el río Llobregat, donde más tarde sería ubicada la Zona Franca. El terreno reunía las condiciones precisas para el despegue y aterrizaje de un avión, pues además disponía de amplias instalaciones y tribunas para acoger al numeroso público que se esperaba acudiría a presenciar el insólito espectáculo.

La llegada a Barcelona del aviador Lucien Mamet, con la correspondiente recepción en la estación de Francia, constituyó un acontecimiento en la vida cotidiana de Barcelona. También por ferrocarril llegaron, en grandes cajas, los diferentes elementos del aeroplano, que fueron trasladados al hipódromo para proceder a su montaje y puesta a punto para el vuelo.

Aprovechando que el viento se encontraba calmado, al atardecer del 11 de febrero de 1910, Mamet decidió realizar un vuelo de ensayo. El "Bleriot XI", con su pequeño motor "Anzani" de 25 CV. a pleno gas, emprendió una rápida carrera sobre el césped, consiguiendo elevarse suavemente, ante la admiración de cuantos se encontraban presentes en la pista, observando cómo el avión ascendía lentamente hasta alcanzar la altura de sesenta metros. Después de realizar una vuelta completa al circuito del hipódromo se posó suavemente sobre la hierba. El vuelo había durado exactamente dos minutos y ocho segundos; por primera vez un aeroplano tripulado por un hombre había volado en España.

El domingo siguiente, día 13, fue el señalado para realizar la gran exhibición pública. Una gran multitud ocupó las tribunas y la "pelouse" para poder contem-

plar las evoluciones del "invento más grande de la historia" como era calificado el aeroplano por un periodista de la época, pero desdichadamente el tiempo no mostró el mismo entusiasmo que los barceloneses. Las violentas ráfagas de viento, que no cesaron en toda la tarde, imposibilitaron la demostración aérea, lo que obligó a su aplazamiento hasta el jueves próximo, con gran desencanto de los asistentes. En un periódico local apareció un comentario sobre el frustrado acto y con términos taurinos expresaba "que el jueves Mamet volará, si el tiempo no lo impide".

A pesar de las suspicacias de la prensa, las condiciones atmosféricas del día 17 de febrero fueron excelentes, el sol brillaba y el viento se encontraba en absoluta calma. De nuevo acudió el público al hipódromo para presenciar el vuelo del monoplano. Los preparativos fueron muy lentos, a medida que pasaba el tiempo iba en aumento la impaciencia del público, pero de repente se calmaron los ánimos al observar cómo el avión se disponía a despegar, operación que realizó felizmente, elevándose en el aire y manteniéndose con absoluta seguridad. Después de dar varias vueltas sobre las pistas de carreras del hipódromo y sus alrededores, el "Bleriot" tomó tierra con toda perfección, provocando una formidable ovación del público maravillado. El piloto Lucien Mamet fue sacado del avión y paseado en hombros por un grupo de entusiastas, mientras la muchedumbre seguía aclamándolo como un héroe.

Una nueva demostración tuvo lugar el domingo siguiente, 20 de febrero, con idéntica concurrencia de público, pero lamentablemente el aparato sufrió la rotura de la hélice y el tren de aterrizaje, al verse obligado Mamet a realizar una forzada maniobra durante la toma de tierra para evitar arrollar a un inesperado fotógrafo que, llevado posiblemente por un excesivo afán profesional, se interpuso con su trípode y cámara fotográfica en la trayectoria de aterrizaje del avión.

Debido a ese accidente se tuvo que retrasar la exhibición prevista en Madrid, que no pudo celebrarse hasta el 23 de marzo, en unos terrenos de la Ciudad Lineal, ante la presencia de numeroso público, así como la asistencia de S.M. la Reina doña Victoria Eugenia y la de sus hermanos los príncipes de Batenberg, que personalmente felicitaron al piloto por el éxito conseguido.

El vuelo de Mamet en Barcelona inició la historia de la aviación en nuestro país y fue la semilla que tan vigorosamente debía fructificar en el futuro.

JOSÉ LLACER Y JUAN ROMEU

Publicado en "La Vanguardia" de Barcelona el día 6 de mayo de 1979.

