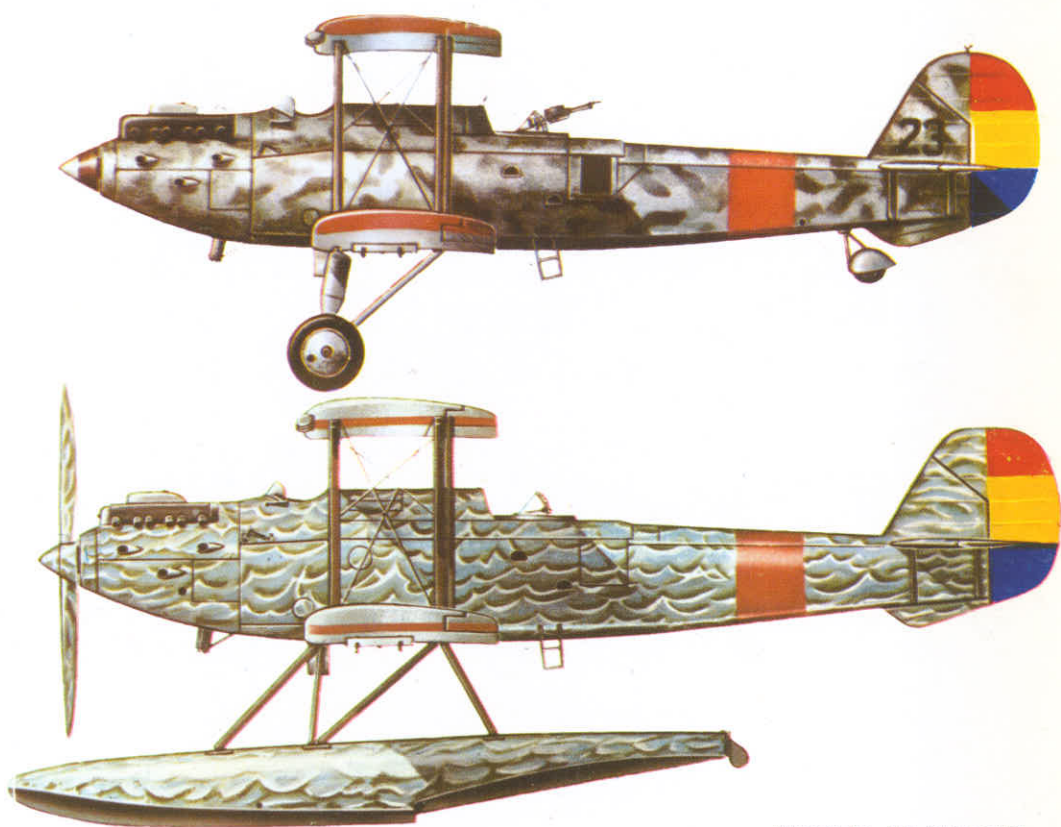


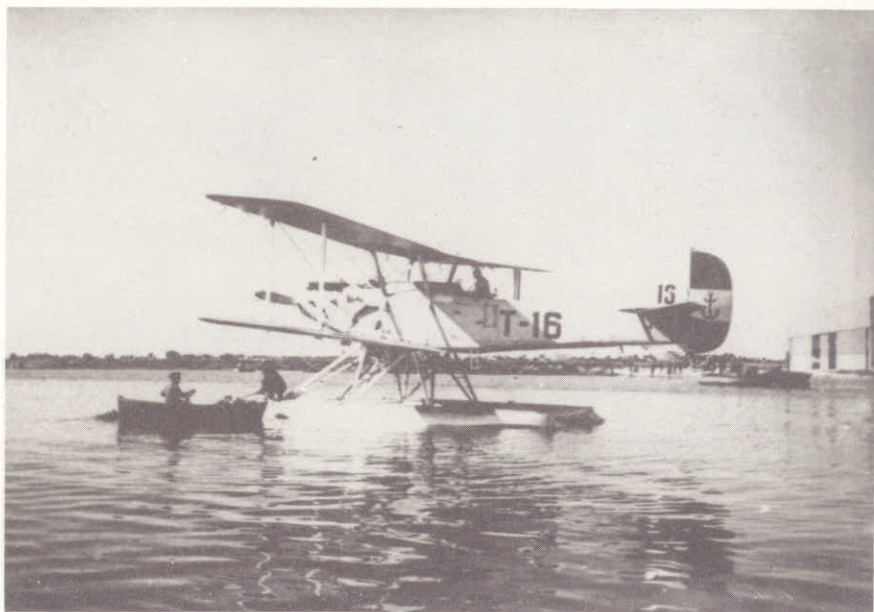
ALAS GLORIOSAS



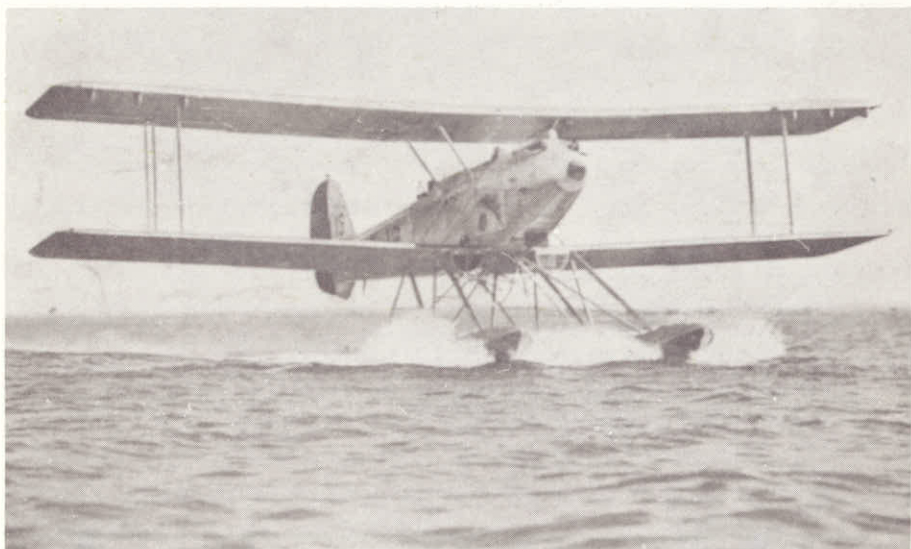
VICKERS «VILDEBEEST»

BOLETIN INFORMATIVO 32

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



Fotografía tomada el 31 de octubre en San Javier, interesante, porque pocos aparatos se volaron con flotadores. Sólo 7 de la serie Vickers existían entre las Bases Navales de San Javier (Murcia) y Barcelona. Nos referimos a una fecha anterior al 17 de julio de 1936.



Uno de los 7 hidroaviones torpederos entregados a la Aeronáutica Naval en curso de pruebas.

ALAS GLORIOSAS

BOLETÍN INFORMATIVO DE LA
ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

A.D.A.R.

Paseo de la Circunvalació, 1
Apartado de Correos 2995
BARCELONA-3

Número 32

MARZO - ABRIL 1984

Consejo de Dirección y Redacción:

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

Agradecemos las colaboraciones de:

Simón Fiestas Martí
José Sanchis Selva
Jordi Bayés i Nonell
Celestino Díaz
Alberto Martínez Pey

José Jové Alujas
José Ramos Miraut
Joaquín Tarazaga
Salvador Campillo García

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

sumario

	Página
Editorial	3
Necrológicas • Rogamos información de...	4
Temas aviatorios	5
¡Por fin, el Boletín Alas Gloriosas, encuadernado!	6
Biblioteca	7 - 8
Nuestros viejos aviones: El Vickers "Vildebeest"	9 - 14
Reproducción de una foto enviada por Fernando Larios	15
Galería de Pilotos: Douglas Bader	16 - 17
Metamorfosis de una efeméride	18 - 19
NORTHROP.- Gamma 2-G.	20 - 21
A propósito del Fiat CR-32	22 - 23
Ilustres y distinguidos compañeros. Francisco León	24
Antonio Gómez Castresana	25
Bautismo de fuego de un aviador	26 - 29
Poesía: Nostalgia	30 - 31
Mujer linda • Vivir para ver	32

EDITORIAL



Durante los días 22 y 23 de junio próximo, tenemos nuestra fiesta anual, con la celebración de la VIII Asamblea y la XII Comida de Confraternidad que, en esta ocasión, ha sido organizada en Barcelona de conformidad con los programas que han sido enviados a todos los asociados de esta gran familia de ADAR.

Aparte de los temas siempre importantes que se plantearán en la VIII Asamblea y que figuran en el Orden del Día, merece considerar una y otra vez, lo de nuestras reivindicaciones. No acabamos de entender las dudas de la política socialista, ya que con referencia a nuestro caso y como militares profesionales que fuimos de aviación, qué es lo que se pretende para solucionar de una vez por todas, la liquidación total de las secuelas de la Guerra Civil Española.

No queremos honores ni prebendas especiales; únicamente, el reconocimiento de que nos concedan lo que corresponde en igualdad de condiciones, recuperar la dignidad perdida y borrar para siempre las humillaciones en los consejos de guerra, prisiones, exilios, etc., y que no existan diferencias de ninguna clase.

Confiamos que los jóvenes políticos que rigen los destinos del país y que no vivieron el drama de la contienda, reaccionarán positivamente, para vindicar este olvido histórico a que estamos sometidos y que finalmente, volvamos a adquirir una cosa tan simple y tan grande, como es nuestra propia estima, y nuestra propia dignidad.

NECROLÓGICAS

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

JULIO HERRANZ CASTILLO. - Centro
FRANCISCO MORENO DEL RIO. - Centro
MAGDALENO GARCÍA ARRABAL. - Centro
JOSE ANTONIO DE LA PRADA. - Norte-Balear
FRANCISCO GUIMERÁ MATAMOROS. - Norte-Balear
RAFAEL ROBLEDANO RUIZ. - Norte-Balear

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...

ANTONIO JARA CARRILLO, perteneciente al Arma de Aviación y que desapareció en acción de guerra en el año 1937, en Pozoblanco (Córdoba). Había nacido en San Fernando (Cádiz) el 19 de enero de 1912.

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

Gracias.

TEMAS AVIATORIOS

Uno de los aviones que construye la empresa CASA y de la que podemos sentirnos orgullosos, por ser una obra de arte en su género es el CASA C-212 AVIOCAR. Este avión de características únicas, económico, robusto, barato y confiable, se está vendiendo con éxito en todo el mundo y es el mejor de su clase.

— — — — —

Según datos recogidos en publicaciones técnicas las Compañías Aéreas Españolas más importantes son las siguientes:

IBERIA	Personal: 23.329	Aviones: 80
AVIACO	Personal: 1.710	Aviones: 30
SPANTAX	Personal: —	Aviones: 21

De las Compañías Aéreas en primera línea de América Norte podemos citar:

DELTA AIR LINES	Personal: 37.835	Aviones: 217
UNITET AIRLINES	Personal: 41.000	Aviones: 318

— — — — —

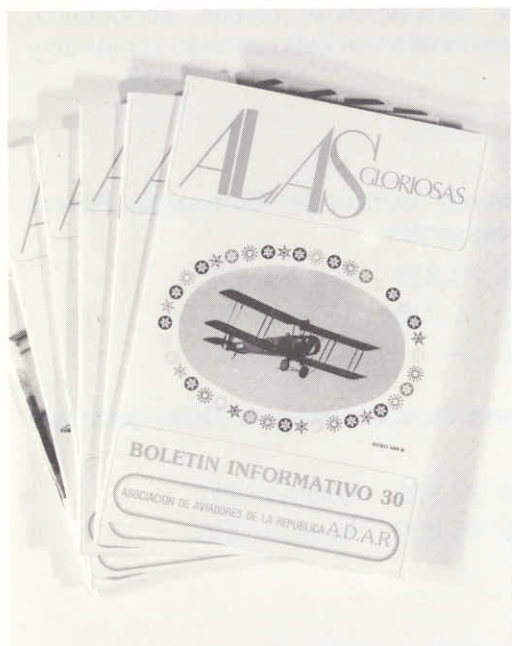
¿Nos atrevemos a volar un ultraligero? Cuando experimentemos la fiebre de volar, antes de adquirir un aparato debemos considerar los siguientes factores:

— Rapidez en el montaje; precio de adquisición y gastos de mantenimiento; facilidad en su manejo; velocidad mínima y máxima; planeo sin motor y, finalmente, una buena dosis de ilusión para lanzarnos nuevamente a la aventura de surcar el espacio y revivir nuestra juventud...

“¿No tienes enemigos? ¿Es qué jamás dijiste la verdad o jamás amaste la justicia?”

Santiago Ramón y Cajal

¡Por fin, el Boletín ALAS GLORIOSAS encuadernado!



Compañero:

Si deseas encuadernar los Boletines Informativos aparecidos hasta finales de 1983, números 1 al 30, envíalos al Apartado de Correos 2995 de Barcelona, y nosotros nos ocuparemos de entregártelos en un libro encuadernado con tapas color granate y el lomo impreso en oro al precio de 1.300 pesetas.

No socios: 1.500 pesetas.

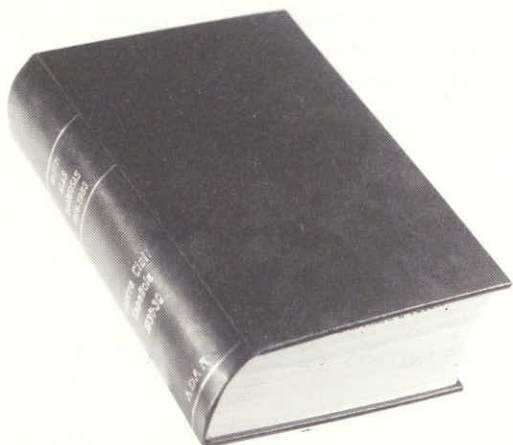
Te informamos que si en tu colección faltase algún ejemplar atrasado, podemos facilitártelo incluyéndolo en el orden que le corresponda al precio de 150 pesetas unidad.

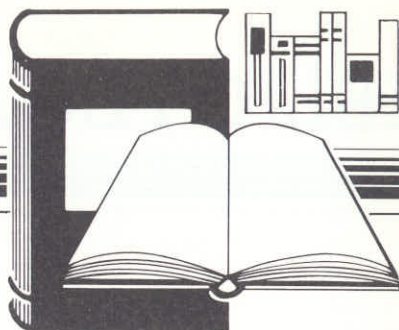
No socios: 200 pesetas.

También podemos servir el libro completo incluyendo los mencionados boletines (1 al 30), al precio de:

Socios: 5.000 pesetas.

No socios: 6.500 pesetas.





“LOS PRIMEROS AVIADORES”

Esta obra de aviación publicada por la editorial TIME-LIFE y escrita por Curtis Prendergast, nos relata la conquista del aire por los primeros aviadores, desde el año 1904 que en unas dunas del Canal de la Mancha un hombre arriesgó su vida en un planeador experimental, hasta en 1914 que se habían construido aviones que podían elevarse a 6.000 metros, ir a 200 kilómetros hora y recorrer 1.000 kilómetros sin repostar.

En los primeros años de la aviación, ir en aeroplano era, como el juego de dados, cuestión de suerte; las probabilidades de tener un accidente al aterrizar eran demasiado grandes. Por ello, la mayoría de los pilotos se alejaban prudentemente de las zonas habitadas.

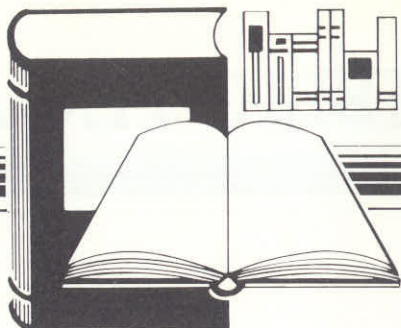
La conquista del aire en su edición de “Los primeros aviadores” han colaborado importantes asesores, con una larga lista del Comité de Redacción, que nos permite conocer la historia, paso a paso, en la lucha constante de conquistar el espacio y los horizontes infinitos.

S. F. Martí

“Los que se enamoran de la práctica sin la teoría son como los pilotos sin timón ni brújula, que nunca podrán saber a donde van”

Leonardo da Vinci

BIBLIOTECA



ATLAS DE LA PROVINCIA DE CASTELLÓN DE LA PLANA

Autor: José Sancho Comins

La biblioteca de ADAR ha sido enriquecida con el donativo de la obra de referencia y editado por la Obra Social de la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Castellón.

Esta magnífica publicación que salió a la luz gracias a un extenso y depurado trabajo científico del profesor José Sancho Comins, permitirá a los estudiosos del tema profundizar en una disciplina que les permitirá conocer una labor de investigación presidida por el rigor científico de una provincia, que como dice en la presentación, espera contribuir a elevar el amor de los castellonenses "del pla y de la muntanya" por su tierra. Gracias por el donativo.

“LA ARMERIA DEL KREMLIN”

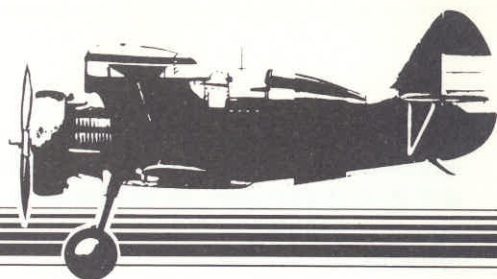
Esta guía editada en español nos enseña un importante museo que se encuentra en el Kremlin de Moscú.

A través de su lectura vamos conociendo la colección de armas de fuego y armas blancas; objetos de oro y plata de orfebres rusos de los siglos XII-XVII y XVIII hasta comienzos del siglo XX.

También existen vestiduras y tejidos de los siglos XIV-XIX, así como atributos antiguos de la dignidad real, arneses y cazorras, etc., todo lo cual nos permite conocer de cerca la riqueza artística que está depositada en los museos de la URSS.

Agradecemos este donativo y dedicatoria, que se encuentra en la biblioteca de ADAR-Barcelona.

nuestros
“viejos aviones”



EL VICKERS “VILDEBEEST”

La Vickers, Sons and Co. Ltd., fue formada por Edward Vickers, a principios del siglo XIX dedicada a construcciones navales y mecánicas, fusionándose, en 1897 con el constructor de armamentos y munición, Máxim Nordenfelt.

Con el nuevo nombre de Vickers, Sons and Máxim Ltd. a principios del 1900 empezó a interesarse por la aviación y en 1908 formó su departamento de aerostación para la construcción de dirigibles. El primero de ellos fue un fracaso, pues un día, cuando se sacaba de su cobertizo para las pruebas de su primer vuelo se partió en dos. Fue en septiembre de 1911. Este mismo año, en el mes de marzo se había organizado su Departamento de Aeronáutica, bajo la dirección de F. Wood, a fin de proyectar y construir aviones. El primer avión elegido para su construcción en Inglaterra, fue el avión francés REP, del que obtuvo la licencia para su construcción. En 1912, en el autódromo de Brooklands (Surrey), organizó la Vickers Flying School (Escuela del Aire) para la formación de pilotos. Para esta Escuela se adquirieron tres aviones de la firma francesa Farman, en el que seguramente inspiraron su nuevo diseño de un avión biplano monomotor, con hélice propulsora.



La vinculación de Vickers con las construcciones Navales, Aeronáutica y Armamentos, hizo que el proyectista Wood, tras varios proyectos, construyera el F.B.-1 (Destroyer), en el cual se le podía montar una ametralladora en la proa (morro) del avión, ya que la hélice era propulsora. Este avión hizo su presentación en 1913.

Durante la guerra europea (1914-1918) la Vickers diseñó y construyó más de quince tipos de aviones, en las versiones de Caza Bombardero y Cooperación. También se fabricó el bombardero F.B.27 "Vimy" bajo proyecto de R.K. Pierson, el cual fue jefe de proyectistas de la Vickers durante cerca de 30 años. Este avión llegó tarde para ser empleado en la guerra, pero en 1919, este tipo de aparato tripulado por Alcock y Brown, efectuó la travesía del Atlántico Norte, sin escalas. También otro "Vimy" voló de Londres a Australia, tripulado por Ross y Smidt, y se hicieron intentos de volar de Inglaterra a El Cabo. Durante la década de los años 20, este avión, fue el Bombardero de la R.A.F. A partir del año 1916, Vickers fue progresando en la construcción de sus aviones con estructura metálica, ya que el F.B. 14, ya era de construcción parcialmente metálica. En 1925 la Vickers adquirió las patentes de construcción metálica del proyectista francés Michel Wibault, y éstas dieron como resultado la construcción de nuevos diseños totalmente metálicos, tal como los Vireo, Viastra, Vellore, Vellox y el Caza Jockey, etc. Terminando ya el año 1927, se fusionan las secciones de mecánica de Vickers Ltd. y Armstrong Whitworth Ltd. de la que nace la Vickers-Armstrong Ltd. si bien las divisiones de Aeronáutica de ambas, quedaron excluidas de la fusión.

En noviembre de 1928 la Vickers (Aviation) Ltd. adquiere a la "Supermarine Aviation Works", constructora de los famosos aviones de competición "Supermarine" que tantos éxitos dieron a Inglaterra a partir de 1922 con su "Supermarine Sea Lion" biplano monomotor, en diferentes competiciones de velocidad, principalmente con la de la prestigiosa y famosa "Copa Schneider". Para la competición de la Copa Schneider de 1925 la Supermarine, proyectó un hidroavión monoplano, de ala baja, con motor Napier que se denominó S-4 el cual no tuvo suerte en la primera fase de la competición en Baltimore, EE.UU. pues a causa de la debilidad estructural del ala, quedó destruido. El autor del proyecto S. Reginald Mitchell, no se desanimó y, en 1926 se construyó el S-5/25, con motor Napier-Lion VII, B, de 875 CV el cual venció en Venecia en la versión de 1927. Mitchell aún construyó el S-6 y el S-6B equipados con los motores Rolls-Royce R de 12 cil. en V, de 1.900 CV. y 2.350 CV. respectivamente. Este motor fue el precursor del famoso motor Rolls-Royce, Merlin, de la Segunda Guerra Mundial.

El avión torpedero Vickers "Vildebeest", se empezó a proyectar en el año 1926, y en abril de 1928, con la denominación de "tipo 132", son iniciados los vuelos de pruebas con el piloto probador de la Vickers, Scholefield. El avión estaba equipado con el motor radial Bristol-Júpiter VIII. Después de que las pruebas fueron muy satisfactorias, se determinó reemplazar el tren de aterrizaje por los flotadores, a fin de comprobar su rendimiento como hidro-

avión, para lo cual, también se le sustituyó el motor original por el Bristol "Júpiter" X F de más potencia y también radial, con esta versión de Hidro, fue pilotado por Henri Biard, en junio de 1930, y en noviembre del mismo año, es presentado en el Salón Internacional de Aeronáutica de París, en versión terrestre y con otro motor radial, el Bristol "Júpiter" XI F, carenado con el anillo Townend.

La Comisión Española que hizo la homologación de dicho avión en Inglaterra, impuso a la constructora Vickers, el que dicho avión tenía que montársele los motores Hispano-Suiza, de 12 cilindros en V a 60° refrigerado por líquido, el tipo Lbr. Vickers entregó a España un Vickers-Vildebeest versión terrestre, y más tarde otro Vickers de versión hidro, los dos con motor Hispano-Suiza. En 1932, España negocia la licencia para la construcción de 25 Vickers-Vildebeest, para Construcciones Aeronáuticas S.A. (C.A.S.A.), en su factoría de Cádiz, y con destino a Aeronáutica Naval Española.

Una vez obtenida la licencia, Construcciones Aeronáuticas, S.A. (C.A.S.A.) en su factoría de Cádiz, construye 6 en versión de hidroavión (con flotadores) y 19 en versión terrestre (tren de aterrizaje con ruedas), que con los dos adquiridos directamente a Vickers en Inglaterra, hacía un total de 7 hidros y 20 en versión terrestre de los que disponía la Aeronáutica Naval.

Aunque en Inglaterra se emplearon en versión de tres cabinas, (piloto, bombardero y ametrallador), en España sólo se empleó con dos cabinas, la del Piloto a partir del borde anterior del plano superior y la del observador-ametrallador, ubicada a partir del borde de salida de dicho plano superior.

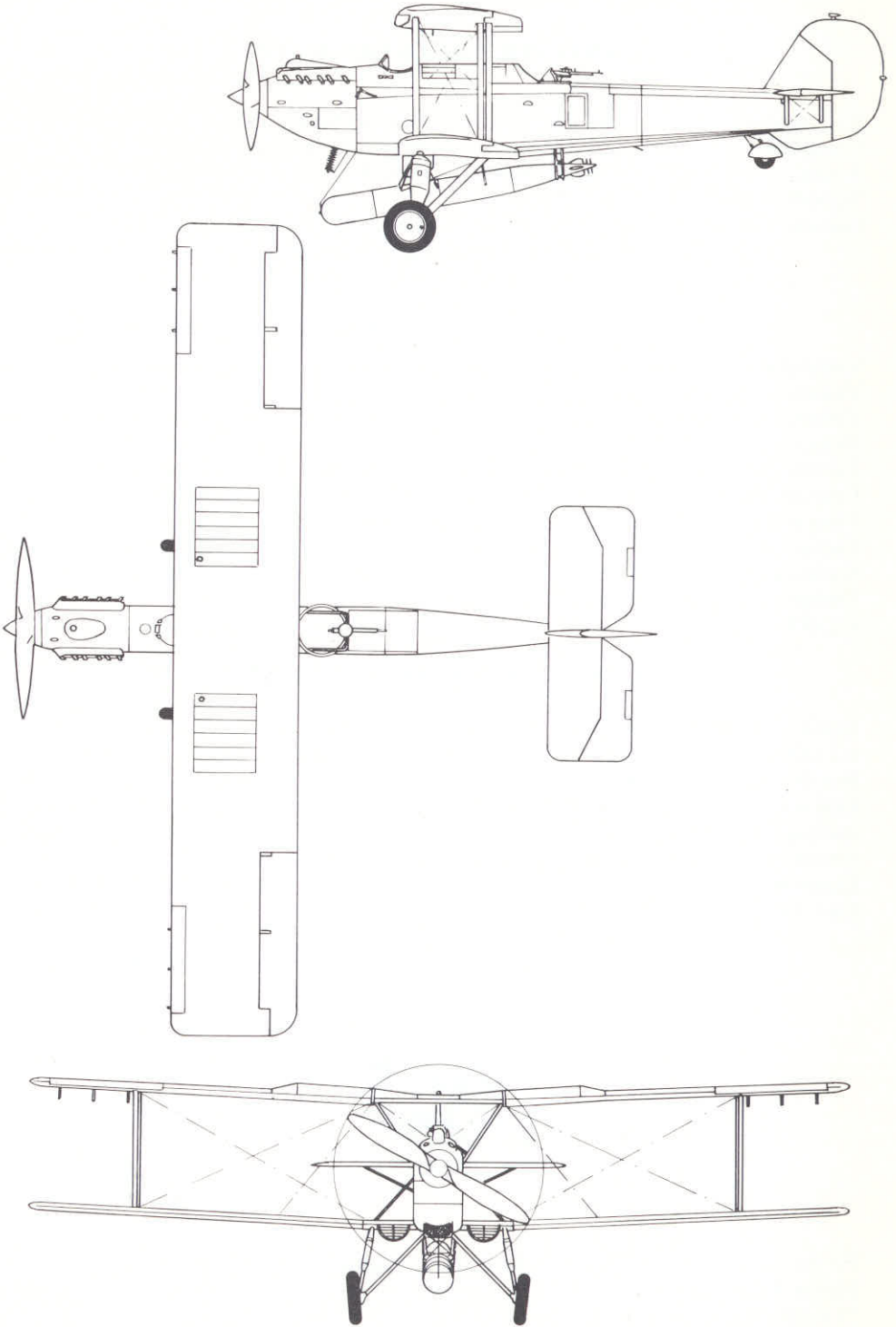


El Vickers "Vildebeest", avión torpedero y de bombardeo, de estructura metálica, con el fuselaje entelado hasta la parte anterior de la cabina del ametrallador, así como también son entelados los planos superior e inferior. Entre las dos cabinas y separado del fuselaje, en su parte superior, montaba el plano central o "Cabanne", soportada por cuatro montantes arriostrados por diagonales en acero al cromo níquel. En los planos superiores, llevaba los depósitos de combustible y se le podían montar unos depósitos adicionales, con bomba incorporada entre las dos cabinas, para alimentar los depósitos principales.

En el borde de ataque de los planos superiores, llevaban, en su tercio exterior, las llamadas ranuras automáticas sistema "Handley-Page". El tren de aterrizaje de patas independientes, con amortiguadores óleo-neumático y con frenos hidráulicos en las ruedas. En la parte inferior del fuselaje y coincidiendo con el centro de gravedad del avión, llevaba el sistema de fijación de un torpedo de hasta 1.000 Kgs. de peso, si bien el torpedo español pesaba 780 kgs.

El armamento constaba de una o dos ametralladoras "Vickers" de 7,7 m/m montadas fijas a los lados del capó del motor y que sincronizadas con éste, con el disparador en la cabina del piloto, y en la cabina del observador-ametrallador disponía del mismo tipo de ametralladora o también una "Lewis" del mismo calibre, montadas sobre el anillo móvil, tipo "Scarff". Cuando empezó la contienda en julio del 1936 todos quedaron en el bando Gubernamental, pues estaban en la base Aeronaval de San Javier y el Carmolí, participando en los primeros momentos en el frente de Andalucía, así como contra Córdoba y Granada; en un bombardeo de Antequera, se pierde el primero de estos aviones; después fueron trasladados al Centro para el sector de Talavera. En septiembre del mismo año, a fin de frenar el avance de las tropas Nacionales, hacia Toledo y Madrid. Al final de la contienda quedaban dos aviones de este tipo.





CARACTERÍSTICAS DEL AVIÓN

Envergadura	14'935 mts.	Cuerda del ala	2.285 mm.
Longitud	11'734 mts.	Angulo de incidencia . . .	3°
Altura	4'470 mts.	Ángulo diedro	2'5°
Superficie alar	67'750 mts. ²		
Recorrido timón de profundidad: Hacia arriba 260. Abajo 220 mm.			
Recorrido timón: dirección ambos lados, 317 mm.			

	Hidro	Terrestre
Velocidad máxima	213 kms/h.	223 kms/h.
Velocidad de crucero	175 kms/h.	200 kms/h.
Velocidad de amerizaje	99 kms/h.	96 kms/h. /aterrizaje
Velocidad a 2.000 mtrs.	193 kms/h.	205 kms/h.
Tiempo de subida a 2.000 mtrs.	17 minutos	12 minutos
Peso en vacío	2.310 kgs.	1.990 kgs.
Peso total	4.120 kgs.	3.850 kgs.
Techo máximo	4.300 mtrs.	5.800 mtrs.
Radio de acción (Autonomía)	5'8 horas	6'10 horas
Tiempo ascensional cargando un torpedo a 1.000 metros	6 minutos	5,30 minutos

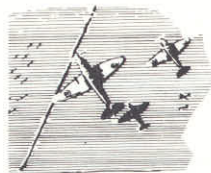
CARACTERÍSTICAS DEL MOTOR

Motor Hispano-Suiza L, br. de 12 cilindros en V a 60° de una potencia de 595 CV a 2.000 r.p.m. y con reductor. La hélice bipala, de madera, con un gasto de gasolina de unos 120 litros/hora.

Este avión lo volé en un período de más de cien horas, el piloto, nuestro estimado compañero Enrique Pereira, en San Javier, en junio del 36 y, hasta agosto del mismo año en el frente de Aragón, con base en Lérida.

Como referencia de que pertenecían a la Aeronáutica Naval, en el timón de dirección, llevaban pintada en negro una áncora, con el fondo de la bandera tricolor.

José Jové Alujas



Fe de errata: En el Boletín n.º 31 y en su página 11, CARACTERÍSTICAS del Motor FIAT, dice: Motor de "12 cilindros en línea" y debería decir: Motor de "12 cilindros en V a 60°".



Reproducimos una fotografía enviada por el compañero Fernando Larios Giménez, foto realizada el 7 de enero de 1984, en el agradable y simpático acto celebrado en el Club Náutico de El Perelló (Valencia), donde están los supervivientes que asistieron de la 1ª Expedición que hizo el curso en la URSS, juntamente con sus Jefes que fueron homenajeados con el respeto y el cariño que merecen, Tenientes Coroneles Montero e Isidoro Giménez.

Colaborando con tu donativo
al **Boletín**,

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

La Redacción

GALERÍA DE PILOTOS

DOUGLAS BADER

Por culpa de una broma gastada por unos pilotos novatos, Douglas Bader, teniente piloto del 23 Escuadrón de la RAF y especialista en acrobacia pierde ambas piernas el 14 de diciembre de 1932 en el aeródromo de Woodley.

El hecho ocurrió cuando pilotando un Bristol "Bulldog" que por aquel entonces era el caza estándar en la RAF, viró hacia el campo apenas ganada altura. De un modo increíble pica hasta rozar la hierba, salva una pequeña valla y a ras de suelo y a todo gas se dirige hacia un edificio en cuya puerta hay un grupo de pilotos asombrados. El morro fue elevándose poco a poco y el avión inició un tonel a la derecha, pero antes de concluirlo, un ala tocó el suelo y hombre y máquina se precipitaron a tierra entre crujidos y nubes de polvo.

Su recuperación física fue lenta y penosa. Bastantes veces se debatió entre la vida y la muerte, pero al fin entre los médicos y su fuerte voluntad sale adelante. Una vez recuperado consigue demostrar que puede seguir pilotando un avión, pero a pesar de ello, se le niega el pase a servicio de vuelo, quedando relegado a misiones de tierra. Como no va con su carácter, pide la baja y después de estar sin trabajo durante algún tiempo, al final obtiene un pequeño puesto administrativo en una compañía petrolífera.

Cuando ya está habituado a aquel trabajo rutinario, el 1 de septiembre de 1939 deja paso a la colosal tormenta bélica que se cierne sobre Europa. Declaración de guerra, invasión de Polonia, movilización, etc. Bader no pierde el tiempo. Inmediatamente se presenta en un centro de la RAF, pero, ¿quién admite como piloto a un hombre que lleva dos piernas metálicas? Tras muchas recomendaciones y pasar varios reconocimientos médicos, consigue que le hagan una prueba, la cual tiene que hacer para colmo en un aparato de entrenamiento que resulta mucho más complicado que los cazas de 1932.

Logra salir adelante y es aceptado y enviado a un centro de readaptación donde en poco tiempo vuela en aparatos "Tutor" "Master" y el moderno "Hurricane" volviendo a ser el magnífico piloto de antes.

En febrero de 1940 es destinado al 19 escuadrón de caza situado en Duxford que utiliza los "Spitfire" y pronto destaca tanto por su decisión y pilotaje como por sus dotes de mando, lo cual le trae el ascenso a jefe de escuadrón, pasando a ser jefe del 242 que está equipado con "Hurricanes".

Durante el verano y otoño de 1940 cuando todos los días llegaban formaciones alemanas, el escuadrón se apunta tanto tras tanto. Las tácticas de Bader se imponen. Pronto dirige tres escuadrones, después cinco y al llegar el invierno manda el Ala de Grupo n.º 12. Su carrera ha sido meteórica. En un año pasa de teniente a coronel.

En marzo de 1941 es destinado a mandar el 616 escuadrón equipado con "Spitfire II" y si hasta este momento se había apuntado varias victorias, el nuevo aparato le hace ser más temible. En su haber tiene dos D.S.O. (Orden de Servicios Distinguidos similar a la Medalla Militar) y una D.F.C. (Cruz de Vuelo Distinguido). En julio del mismo año, pilota el "Spitfire Vb" armado con cañones.

El 9 de septiembre de 1941, sobre Le Youquet, su formación entra en contacto con un grupo de cazas alemanes. Bader al salir de un picado se encuentra solo. Comienza a trepar para unirse al escuadrón cuando ve a seis Me-109 que vuelan confiados. Olvidando sus propios consejos a los pilotos novatos, se lanza hacia ellos, dispara sobre el último que inmediatamente despide humo y llamas. Vira un poco y hace fuego sobre el guía que también cae a tierra. Luego intenta atravesar entre los dos de la derecha y a plenos gases lo consigue.

En ese momento, un impacto enemigo da en su pequeña cabina, hunde el morro hacia el suelo y cae velozmente; los controles de mando no le obedecen; mira hacia atrás y se da cuenta con horror que su avión está cortado completamente a raíz de la cabina; seguramente un avión alemán chocó con él y le rebanó el fuselaje con la hélice. Lanza la cubierta de la cabina, desprende los atalajes, se incorpora y cuando ya está a punto de saltar, su pierna metálica se engancha y le impide salir.

A los dos mil metros y tras grandes esfuerzos consigue saltar al vacío dando volteretas. Después de tirar de la anilla del paracaídas consigue estabilizarse bajo la seta blanca mientras se acerca a la verde campiña francesa que se acerca cada vez más.

Después de un buen golpe contra el suelo, unos soldados alemanes lo hacen prisionero, no sin quedar asombrados al ver que el piloto sólo tiene una pierna; asombro que tiene también el cirujano del hospital militar donde ha sido llevado al comprobar que la pierna que le queda también es metálica.

Los pilotos alemanes al saber la identidad de Bader lo trataron con respeto. El coronel Adolf Galland envió un automóvil al hospital donde estaba confinado para llevarle a visitar la Jagdgeschwader 26.

Bader intentó escapar en varias ocasiones, pero conocida su naturaleza y espíritu de lucha fue enviado al campo de seguridad especial de Kolditz, donde continuó prisionero hasta abril de 1945.

Como compensación a todo ello, el día del gran desfile aéreo de la Victoria, vuela sobre las casas londinenses en el nuevo "Spitfire" —en el que lleva pintadas sus iniciales D.B.— al frente de otros once "ases". En ese momento tenía en su haber el derribo de 30 aviones en menos de año y medio de lucha.

Entre los años 1945-1950 se proyectó en las pantallas de cine españolas una película protagonizada por el actor inglés Kennet Moore, cuyo título original era REACH FOR THE SKY. Lo que no recuerdo es el título con que se dio a conocer aquí.

José Sanchis Selva

METAMORFOSIS DE UNA EFEMÉRIDE

Según explicaba Diario 16 de 27 de diciembre próximo-pasado, Don Enrique Mújica ha presentado un folleto editado por Correos, con el sello conmemorativo del centenario de Indalecio Prieto, que acaba de aparecer con fecha de emisión de 14 de diciembre de 1983 en la que, la iconografía filatelista pretende honrar la memoria de quienes contribuyeron a que la existencia humana sea digna y estimulante... y terminaba diciendo: "reconocer a Prieto significa vincularnos al destino (malogrado en mil novecientos treinta y seis) de una España plural, solidaria, sazónada de irrevocable libertad, trabada en serena justicia que ahora podemos y debemos cumplir".

Por la misma efeméride, el Señor Alcalde de Madrid, acompañado de los Señores Ministros de Obras Públicas y Urbanismo y el de Sanidad, así como otras autoridades, descubrieron una placa conmemorativa del centenario del día de nacimiento del que fue Ministro de Obras Públicas en los años 1931 al 1933 del Gobierno de la República, Indalecio Prieto, concedida por el Excelentísimo Ayuntamiento de Madrid y colocada en la puerta principal del MOPU.

En esta conmemoración, se exaltaron con justicia igualmente los valores humanos y morales de Prieto, así como sus proyectos urbanos de aquella época, con los que concebía el Madrid de treinta años después, como lo demostró el enlace subterráneo de la continuación del Paseo de la Castellana y los Nuevos Ministerios, que posteriormente fueron puestos en obra por el Gobierno de Franco.

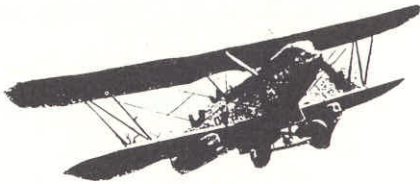
Esta efeméride tan justamente merecida, amenizada por los acordes de la Banda Municipal del Ayuntamiento de Madrid, a la que rindió honores un destacamento de Lanceros a caballo del mismo Ayuntamiento, es un orgullo lleno de emoción para todos los españoles de aquella época, y en especial para los militares que defendimos la Constitución democrática y las libertades que hoy estamos disfrutando. Pero también es un motivo de tristeza y desánimo por la metamorfosis experimentada en esta conmemoración celebrada por un Gobierno Socialista que con tantas ilusiones hemos estado esperando durante cuarenta años, y que hoy, cuando reconoce "los valores morales, espirituales y de justicia serena que ahora se puede y se debe cumplir", no se reconozca aquellos Diarios Oficiales y Gacetas del Gobierno de la República, firmados por el Ministro de Defensa Don Indalecio Prieto ni los cargos de aquellos Jefes y Oficiales de los tres Ejércitos del Gobierno de la República, e incluso, se les degrade de Tenientes a Cabos primeros, que tanto defendieron a esa España pluralista, solidaria, sazónada de irrevocable libertad, trabada en serena Justicia, que "ahora podemos y debemos cumplir", como dice el Señor Mújica en la presentación del folleto de Correos.

Por ello, y para que esta efeméride no pueda resultar enigmática, ni amañillar su memoria, pedimos al Gobierno Socialista que cumpla esa serena Jus-

ticia que con tanta razón expresa el Señor Mújica. Que reconozca los Diarios Oficiales y Gacetas de aquel periodo de Estado de derecho legal, y los cargos que oficialmente en ellos son reconocidos por las Ordenes Ministeriales de aquel Gobierno legal, reconociendo los cargos que tenían los militares cuando terminó la Guerra Civil, porque eran tan legales y profesionales como los del otro "bando" al terminarse la dichosa contienda, y porque unos y otros eran militares de los Ejércitos de España, y porque su Gobierno era tan legal y legítimo como hoy es el de nuestra Monarquía, ya que los dos son constitucionales y elegidos libre y democráticamente por el Pueblo.

José Ramos Miraut

REIVINDICACIONES



Hace tiempo compañeros
que pienso de esta manera
y os la expongo a vosotros
de mi forma y mi manera.

— — —

Nuestro gesto siempre alegre
nuestro espíritu contento
y que nadie se de cuenta
lo que llevamos por dentro.

— — —

Este mundo es un bola
que no para de rodar
y los que hoy marchan delante
pueden mañana ir detrás.

— — —

Yo os pido mucha paciencia
que todo se arreglará
no hay aguja que no aparezca
aunque se pierda en un pajar.

— — —

Ya ha pasado mucho tiempo
y pasará alguno más,
lástima no estemos todos
para poderlo contar,
esa es la única cosa
que habemos de lamentar.

— — —

Los que aún vamos quedando
que tengamos mucha suerte,
que nos volvamos a ver,
Viva siempre la "Gloriosa"
Nuestra República Amada
y todos los compañeros
tanto de hoy como ayer.

Uno de Natachas.

NORTHROP Gamma 2-G

Con referencia a la revista Flaps n.º 189, P. 31 dice, que la operación de éste avión en el cielo de España continúa siendo una incógnita.

El NORTHROP Gamma 2-G, llegó a los Alcázares (Murcia) el mes de agosto del 1938, y se incorporó a la 1.ª Escuadrilla de Vultée, grupo 72, a las órdenes del Capitán piloto Jefe de Escuadrilla, Carlos Lázaro Casajust, haciéndome a mí responsable de tal avión, teniente piloto Joaquín Tarazaga Moya.

Efectué: servicios en el frente de Motril (Andalucía), Teruel, Levante, en compañía de los Katyuskas y al mismo tiempo, defensa de costa.

Al final de la guerra, este avión se quedó en España, por orden del comandante Juan Macho (cuestión política).

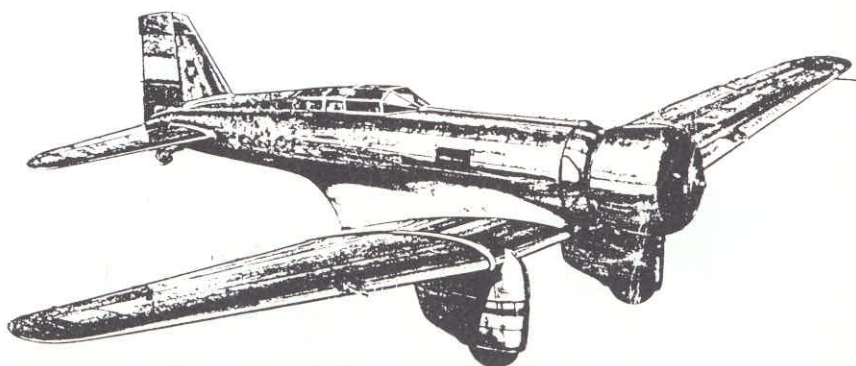
También tuve la ocasión de pilotar el avión NORTHROP DELTA, a las órdenes del comandante Juan Quintana (murió en un accidente de avión al final de la guerra).

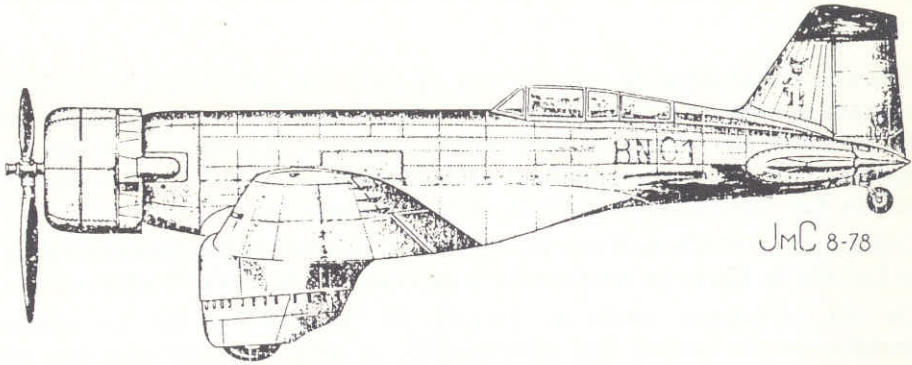
El avión Delta, se dedicaba al transporte, por lo que yo pude saber.

¿Podrían ustedes hacer una investigación, para saber que fue del NORTHROP Gamma 2-G?

Yo estaba enamorado de este avión, nunca volé un avión tan fino de mandos; hacía lo que yo quería, todas las maniobras respondían a la perfección, y cuando ponía el compresor me daba la impresión que subía en ascensor.

Joaquín Tarazaga





Siguiendo una línea distinta a la marcada en Europa, la industria aeronáutica norteamericana venía realizando, allá por los años treinta, una titánica labor, sin perdonar medios ni regatear sacrificios, para aumentar la rapidez en el transporte aéreo, particularmente en su modalidad postal en la que el avión había venido a marcar una nueva etapa en la labor iniciada por aquellos esforzados caballistas del "pony express" en los ya pasados días de la épica y legendaria colonización del Oeste americano.

Un exponente de estos trabajos sería el avión postal super-expresso Northrop "Gamma", evolución de los tipos "Alfa" y "Beta" de la misma casa y debido, como éstos, a un diseño de John K. Northrop. La concepción de este avión se benefició de los trabajos del Laboratorio Guggenheim del instituto de Tecnología de Pasadena (California), laboratorio dirigido por el ingeniero Von Karman.

El programa del "Gamma", cuyo prototipo fue bautizado con el nombre de "Sky Chief" (Amo del Cielo), fue establecido por el célebre piloto Frank Hawks. El diseño de este excelente aeroplano se vio notablemente influenciado por el del Douglas DC-1, cabeza de una larga familia de aviones de transporte cuyo último exponente es el actual trireactor DC-10.

El aumento de velocidad de los aviones aplicados al transporte aéreo tenía como tope, por la época a que nos referimos, la dificultad de conservar velocidades aceptables en el aterrizaje. Para mejorar la velocidad sin recurrir a procedimientos tan antieconómicos como el aumento de la potencia propulsora o la disminución de la capacidad de carga, no quedaba más camino factible que mejorar las formas aerodinámicas perfilando las superficies resistentes a la acción del viento; pero estas soluciones no eran tolerables más allá de un cierto límite para el que la velocidad de aterrizaje resultaba un peligro de cuantía inaceptable.

A PROPÓSITO DEL FIAT C.R.32

Estamos a mediados de mayo y esta mañana han caído unos 50 l/m²; la semana se muestra altamente húmeda y fría. Recogido en el calor del hogar de una casa de campo de esas fértiles tierras de la provincia de Girona, acuden a mi mente unos recuerdos que la figura del Fiat C.R.32 de nuestra revista Alas Gloriosas, en portada, se ha encargado de reavivar.

Estábamos en el Carmolí una promoción de jóvenes pilotos procedentes de la Escuela de Caza, ya terminando la especialidad de Vuelo Nocturno.

De día, el campo servía de Escuela de "Moscas", y por las noches entrábamos en acción "los murciélagos"; al alba, más de una vez nos despertó "el Zapatonos" el hidro nacionalista que dio más de un susto a los que pasamos por la Academia General del Aire.

Además, en el mismo campo estaban los Grumman's al servicio de la Escuadra y apareado una vez aquí y otra vez allá un C.R.32 pero ya pintado con los colores de la República y que los profesores solían volarlo bien por curiosidad o por mantenerlo en forma.

El aparato, bastante ajado ya, sin el carenaje de las ruedas y con diversas abolladuras presentaba un aspecto nada simpático; sabíamos de sus características por los boletines de información, pero nada más; y un buen día me tocó volarlo.

El teniente Calcerán (creo que se llamaba así), Jefe de los Nocturnos, recibió la orden del Estado Mayor de nombrar a dos pilotos para una pequeña protección que se había de montar en el Aeródromo de Los Llanos (Albacete).

Se trataba de un servicio continuo de alerta (desconozco los motivos) y el tal Fiat el aparato indicado.

Fuimos nombrados José L. Portillo y el que suscribe, para alternarnos las veinticuatro horas del día de servicio con las 24 de descanso del día siguiente y el montarlo apremiaba, pero pasaba como en estos días chubasco tras chubasco y del campo del Carmolí hecho un barrizal; íbamos todos los días, pero los partes meteorológicos no daban la más pequeña tregua... y al final aclaró.

El Jefe me propuso de intentar el despegue.

A Portillo le llevaría un compañero de curso con un aparato de la Escuela y yo con el C.R.32.

A la tarde nos dirigimos al aparato con una maleta de más de mediano tamaño, abrí una trampilla que había en el fuselaje detrás del asiento del piloto y resultó hecha a la medida.

Celdrán no paraba de darme consejos, entre ellos el que tuviera en cuenta la diferencia de altitud entre el nivel del mar y el del Campo de Albacete.

Rodé el avión hasta el punto preciso y calenté motor al máximo, el sol hacía relucir el agua de las charcas de no digamos qué parte del campo.

Había llegado la hora. Aceleré progresivamente con bastante rapidez para llegar al máximo de revoluciones, y el Fiat que se puso horizontal con mucha facilidad, parecía no alcanzar la óptima para su despegue.

Las ruedas sin carenar, producían un torbellino de agua y barro que hacían presentir lo peor. A medio campo intenté elevarlo pero no obedecía; lo intenté de nuevo y aquella vorágine de los lados, producida por el rodar sobre tanta barriza pareció disminuir, ya casi no tenía alternativa; el borde del Aeródromo se había acercado demasiado.

Le mantuve un momento más, el balizaje se acrecentaba... Tiré suavemente de la palanca y cuando ya todos se llevaban las manos a la cabeza, pasé rozándolo a dos palmos.

En Los Llanos no pasó nada, de día volábamos en plan de entrenamiento y la noche hacíamos compañía al radio-telegrafista que mantenía las señales convenidas para los aviones procedentes de Cataluña.

Una tarde, después de una excelente exhibición, el "Chirri" de adopción se puso tonto y quiso besar el suelo. El piloto tuvo que bajar ayudándose con los tirantes de la cabina.

Unos días más y de paso para Extremadura la 2.^a Escuadrilla de Chatos estuvo unas horas en Albacete. Solicitamos nuestra incorporación y nos fue concedida.

De ello, ya recordaré en otra ocasión ciertos detalles.

Sant Jordi, 15 de mayo de 1984

Jordi Bayés i Nonell
de la 2.^a de "Chatos"



ILUSTRES Y DISTINGUIDOS COMPAÑEROS

Don FRANCISCO LEON TREJO, falleció en el exilio, Bay City (Michigan EE.UU.) a los ochenta y tres años de edad, el día 3 de enero de 1973. Como homenaje a su recuerdo, publicamos unos datos biográficos de su personalidad que siempre dedicó su vida en pro de España y de la Aviación.



Títulos Técnicos y Militares:

Ingeniero Militar. Ingeniero Aeronáutico. Observador y Piloto de aeroplano.- Coronel de Ingenieros y de Aviación.

Honores:

Tres Cruces de la Orden Militar de María Cristina.
Dos Cruces de la Orden del Mérito Militar.
Comendador de la Orden Militar de Avis (portuguesa)
Cruz de la orden de San Hermenegildo.

- 1889 Nació 14 de septiembre 1889 en Mérida, Badajoz.
1896/1905 Bachillerato en Sevilla.
1905/1910 Cadete en la Academia de Ingenieros Militares en Guadalajara.
1910/1911 Ingeniero Militar. Primer Teniente, destinado al regimiento "Sevilla"
1911/1913 Servicio en Marruecos.- Proyecto y construcción de un campamento en Alcazarquivir para una brigada con servicios sanitarios y auxiliares, así como también carreteras, puentes y fortificaciones en Marruecos.
1914/1915 Capitán de Ingenieros en Aeronáutica Militar en Cuatro Vientos. Observador y Piloto de Aeroplano. Julio 1915.
1916 Record de altitud en vuelo como piloto de un Farman biplano, en el primer vuelo sobre la Sierra de Guadarrama, de Cuatro Vientos a Valladolid en un día, 14 de julio, por el puerto de los Leones.
1923/1924 Jefe de los Talleres de Aviación en Tablada, Sevilla.
1924/1925 Comandante. Curso en la "Ecole Superieure d'Aeronautique" en París, obteniendo el Título de Ingeniero Aeronáutico.
1925/1927 Jefe de Grupo Expedicionario (Dos escuadrillas: Breguet XVI y R-1) en la guerra de Marruecos del 1 de julio 1925 a 28 de junio de 1927.
1928 Proyecto de L.A.P.E. (Líneas Aéreas Postales Españolas).
1929/1931 Sub Director y Jefe de Estudios de la Escuela Superior de Aeronáutica en Cuatro Vientos.
1931/1933 Jefe de Servicios Técnicos de Aviación Militar.
1933 Comisión por 80 días para visitar Centros Técnicos Aeronáuticos en los Estados Unidos de Norteamérica. 5 de mayo al 30 de julio de 1933.
1935 Teniente Coronel.
1934/1936 Director de Material y Servicios Técnicos en la Dirección General de Aerotécnica.
1936 Del 5 de julio al 17 de septiembre 1936. **Jefe Militar** del Aeropuerto de Cuatro Vientos y Dependencias.
Coronel: 23 de octubre de 1936.
Septiembre 1936 a abril 1937: Delegado Técnico de Aviación en EE.UU. y México.
1936/1938 De abril 1937 a septiembre 1938 Director de Material y de Industrias de Aviación.
1938/1939 De septiembre 1938 a marzo 1939, Delegado Aeronáutico de la Embajada en los EE.UU.
1939/1972 Traducciones Técnicas en los EE.UU.

Don ANTONIO GÓMEZ CASTRESANA



Rendimos también nuestro emocionado recuerdo a Antón que, como persona y profesional en aviación, podemos recordar que hizo el curso en Francia y en Boletín Oficial de Ministerio de Defensa n.º 308, Orden Circular del 20 de febrero 1938, aparece su nombramiento y se le concede el título de piloto aviador. En su destacado historial realiza servicios con Rasantes y ocupa puestos de responsabilidad durante la Guerra Civil.

Al terminar la contienda, después de muchas vicisitudes, vivió también la amargura del exilio. En México donde residió largos años, voló en la Compañía AEROMEXICO, donde llegó a ser Jefe de Pilotos y en opinión de la casa constructora de aviones DOUGLAS, fue uno de los mejores pilotos de línea que jamás hayan existido.

A su regreso a España, fue Asesor Técnico de la Compañía Aérea Española SPANTAX, siempre al lado de sus pilotos y de sus aviones. Sus dotes humanas, su capacidad de mando y su limpia ejecutoria lo han convertido en una figura señera de la Aviación.

Después de penosa enfermedad, ha fallecido en Palma de Mallorca. Descanse en paz este gran piloto y mejor persona que ha despegado en su último vuelo.



Fotografía haciendo el Curso de Piloto en Bourges (Francia).

(de izquierda a derecha: Baldero, Gómez Castresana, Crespo, Félix Monje, Bobadilla y Ases).

BAUTISMO DE FUEGO DE UN AVIADOR



“El avión es el juguete fascinante de la juventud, el popularizarlo es nuestro deber si deseamos entusiastas aviadores”.

Frases de FUKKER 1.915

Un autocar con el personal de vuelo se dirige al aeródromo cuando llega, los especialistas, esa parte tan importantísima como son los mecánicos, armeros, electricistas, etc.; ya tienen los aviones a punto. Todavía en los motores en marcha se aprecia destellos luminosos por la oscuridad de la noche.

La orden, es de despegar al iniciarse el día. El jefe de escuadrilla comprueba las tripulaciones designadas con antelación y observa que el fotógrafo está indispuerto. En seguida ordena a un observador “novato” pues será su primer servicio que se haga cargo de la máquina. Momentos después se inicia el despegue, uno tras otro hasta los nuevos aparatos que componen las tres patrullas de la tercera escuadrilla del grupo treinta. Manda la escuadrilla el capitán Alfredo Cervera que comparte la responsabilidad de esta misión con el jefe de observadores, Tte. Antonio Sirvent, hombre con un acusado sentido de responsabilidad y para más datos abogado, pues pertenece al primer curso de observadores de la zona republicana que eran todos universitarios, exigencia de la convocatoria que viene a justificar una profesionalidad demostrada del observador en su calidad de navegante, es de trascendental importancia en servicios de reconocimiento y bombardeo cuando los objetivos están distantes de la base.

A cada jefe de patrulla le acompaña un observador y la tripulación de los puntos lo componen un piloto y un ametrallador bombardero, excepto al que podemos considerar último punto que es el fotógrafo con la misión específica de recoger la imagen gráfica de la operación de reconocimiento y bombardeo. Por eso en el argot aviatorio se le denomina “el chivato” ya que representa el tomar pruebas fehacientes para que el Estado Mayor pueda averiguar si ha cumplido con todo rigor lo ordenado. Conviene significar que la máquina es automática y está situada en la parte baja del fuselaje y que el fotógrafo, en este caso, el observador la haría funcionar de manera sincronizada con las evoluciones del resto de los aviones para así obtener la mayor panorámica posible del bombardeo siempre de acuerdo con el radio de viraje de salida.

Como paréntesis, puede ser interesante, decir a los jóvenes, que el volar es tan sublime que aún en estas circunstancias de encontrarnos en una guerra de experimentación internacional, no se miraba ni se tenía en cuenta en ningún momento el peligro de muerte que representaba el volar en un "Natacha" nombre popular del R-5 soviético de características muy modestas comparativamente, pues su velocidad alrededor de 180 km/hora más o menos, y una máxima de 240 km/hora biplano, biplaza, de reconocimiento de bombardeo ligero con 400 kgs. de bombas, o sea, todo un lastre que aún con un comportamiento normal le proporcionaba una lentitud en sus movimientos, por lo que en la mayoría de las ocasiones le obligaba a recurrir a la protección de los cazas o exponerse a que el servicio no llegara a feliz término. A pesar de todo, la profesionalidad de sus tripulantes, junto con la eficacia de todo el equipo de mantenimiento hicieron posible que durante toda la guerra, con estos aparatos, actuaran sin descanso. Cerrado este inciso. El vuelo continúa aproximándose a Requena donde esperaban unos cuantos "Chatos" I-15 que los protegerán como saben hacerlo hasta finalizar el servicio. Estos aparatos, son tan maniobreros, tan obedientes que a la mayor indicación de los mandos responden al unísono como si el hombre y la máquina fueran una misma cosa. Su perfecta sincronización exige pilotos muy adiestrados y entusiastas con las técnicas acrobáticas, características generalizadas que le ha valido el criterio de considerarlo uno de los aviones que más se puede disfrutar volando; y en el combate alguien hizo el símil muy acertado; "Se parece mucho a un gallo de pelea pequeño, pero matón, que jamás se rinde si el corazón humano que lo gobierna posee rápidos y equilibrados reflejos sensibilizados en consonancia con su aerodinámica y todos sus mecanismos". Junto con los méritos apuntados no se puede olvidar que el 25 de noviembre de 1935 el I-15 "Chato" batió el record mundial de altura en 14.575 metros. En definitiva el verse volando entre "Chatos" era para los Natacha algo así como los abuelos que se ven acariciados por sus nietos formando el binomio experiencia y agilidad juvenil que hacían siempre felices a esta familia.

Pasaban los minutos, que en el primer vuelo de responsabilidad parecían horas y durante el recorrido se intercambiaron algunas palabras entre ambos tripulantes por el sistema de fonía mas elemental de un tubo de boca a oído y viceversa lo suficiente para entenderse aún con bastante dificultad por cuanto el observador la mayoría del tiempo iba de pie con medio cuerpo fuera de la cabina, pues su misión además de mantener el rumbo consistía en defender la cola del avión con su ametralladora Shkas, auténtica máquina de lanzar fuego ya que vomitaba 1.800 disparos por minuto, o sea 30, por segundo, cifra ésta última que parece más difícil, pero que significa que cuando se alcanzaba plenamente el objetivo quedaba, cortado, pero en realidad lo meritorio es para los técnicos de armamento que consiguieran una pieza de tal perfección en la primera mitad de la década de los años 30.

Se aproxima la hora de la verdad. Ya estamos cerca del punto fatídico y doloroso de tener que soltar unas bombas y hacer las fotografías que recogieran el efecto producido por estos artefactos. Triste realidad que la guerra exige a unos hombres que por disciplina y profesionalidad tenían la obligación de cumplir y estaban dispuestos a hacerlo sin el menor remordimiento, aunque por su filosofía sean contrarios a la guerra; pero en estas circunstancias se ven envueltos en una misión contraria a su vocación, pues particularmente les encanta volar, el ser pilotos, y serlo de caza, para que en su conciencia muy sana, no pueda jamás el peso nefasto de que alguna bomba haya podido arrebatar la vida de un ser inocente, pero la aviación necesita aviadores preparados en todas sus manifestaciones bélicas y esta es una de ellas, que la disciplina exige su cumplimiento, y sobre todo el ejército en general, que es una organización complicada con infinidad de misiones, especialidades que han de llevar a efecto unos militares profesionales que han de responsabilizarse con las órdenes recibidas, y en cada tarea, guste más o agrade menos, ha de estar el hombre idóneo.

Cuando los proyectiles antiaéreos explotan cerca del aparato, el "novato" observador se percata que está el momento culminante de su Bautizo de Fuego, pero al mismo tiempo recapacita que él, individualmente, nada puede hacer contra las baterías antiaéreas y solo cabe confiar que los artilleros no acierten, por lo que se limita a obedecer al mando de la patrulla, máxime desde su misión de fotógrafo que le obliga a jugarse el tipo hasta que finalice el servicio al objeto de que su tarea reporte los resultados satisfactorios apetecidos. En este justo instante el piloto que se da cuenta de que el motor falla y que es obligado arrojar la carga con la máxima rapidez para efectuar el aterrizaje de emergencia altamente peligroso. Pica a bastante velocidad para llegar a campo propio y mientras tanto, el observador busca el sitio más idóneo para lanzar su peso mortífero. Gracias a una absoluta compenetración entre ambos tripulantes dio como resultado que las bombas cayeran a la distancia suficiente para que no afectaran a nuestra infantería y con mucha serenidad se inició una toma temeraria, pues se temía capotar porque se trataba de un barbecho o campo de siembra abandonado por lo cercano del frente, pero la separación de los surcos, la dureza del terreno, la pericia del piloto, permitieron que el Natacha rodara aún con muchas dificultades hasta pararse definitivamente. Los protagonistas de esta acción se miraron como diciendo, ahora debemos de celebrar juntos el Bautismo de Fuego con la suerte de haber salvado un avión. Rápidamente se vieron rodeados de soldados y algunos paisanos dispuestos a prestarles auxilio, pero cuando vieron que se bajaron por sus propios pies, todas aquellas personas se sintieron alegres, menos los aviadores que consideraban todavía responsables de una frustración operativa que al fin pudo comprobarse que fue un duende mecánico sin culpa ninguna por parte de la tripulación, en cuyo caso merecieron una nota favorable.

Por la tarde, Cervera que mandaba la 3.^a escuadrilla, como ya quedó dicho, junto con un mecánico y un ayudante se presentaron en el lugar del accidente, para ver si tenía fácil solución la avería y una vez resuelta emprender el viaje de regreso al punto de partida. Dispuesto el avión se decidió que volvería sólo el jefe al objeto de facilitar el despegue que tenía múltiples dificultades, inherentes a lo quebrado del terreno, a la proximidad de las posiciones enemigas de combate y sobre todo, el no poder situar el aparato de forma óptima de acuerdo con el viento, en cuyo caso el reducir peso era muy conveniente; pero el Observador desobedeciendo estas consideraciones y sin pensar en el peligro y sólo considerando que su misión podía ser útil, se metió en el aparato, para hacer acto de presencia ya en el aire. El despegue fue magistral fruto de la maestría que da las horas de vuelo, sin que en este caso, Cervera se percatara que compartía el vuelo con él, un compañero dispuesto a colaborar hasta el final. Actitud justificada si se tiene en cuenta que ya estaban en pleno frente, por tal razón se inició un vuelo rasante para más tarde continuar una navegación apropiada que sucedió sin el menor contratiempo hasta aterrizar en la base.

Este relato nos recuerda que el trabajo en equipo hace posible grandes realizaciones demostrando que todos somos necesarios y que cada cual en su puesto, puede jugar un papel decisivo y meritorio. Igualmente, se aprecia que lo más importante es el factor humano, pero en este caso se hizo lo justo, intentar salvar el avión junto con dos vidas jóvenes. Se consiguió y fue así por afición, disciplina y profesionalidad de dos hombres que gracias a la guerra, doloroso decirlo, disfrutaron de algo que les entusiasma: LA AVIACIÓN.

Y finalmente surge el mensaje a quienes puedan remediarlo: QUE LA AFICIÓN, MÁS QUE NACER CON LA VIDA SE DESARROLLA CON EL AMBIENTE CON LAS FACILIDADES QUE LOS JÓVENES TENGAN PARA PRACTICAR CUALQUIER ACTIVIDAD Y CON ESO POSIBLEMENTE, LLEVE EL PALMARÉS LA AERONÁUTICA QUE AL POPULARIZARSE SURGEN VERDADEROS AFICIONADOS QUE EN SEGUIDA SE PROFESIONALIZAN FORMANDO UNA LISTA DE ASES DE LA AVIACIÓN.

Celestino Díaz





NOSTALGIA

¡Mírame aquí lejana España mía
Ofreciéndole a tu imagen mi sentido
Madura mi pasión en sangre fría
Sintiendo el calor de tu precioso nido
Sintiendo por otra parte el frío
De no reconocer algunos hombres
Lo que por todo el mundo es bien sabido
Y es que luchamos en unísono acorde,
Por un Gobierno legalmente constituído!

Cuna eres de mis grandes alegrías
Grande historia de ingentes albedríos
Quisiera sentir sin ninguna algarabía
El aroma de tus montes y nacimientos de tus ríos.



La ausencia agiganta la memoria del corazón
y nos hace mayor el fuego hacia los seres y las cosas
queridas. El que se ausenta de su Patria por diversos
avatares de la existencia, es, en definitiva el
que más la ha de amar.



Hellin, ciudad-madre mía,
Mi tierra, ¡divino sueño!
Si de ti nació mi vida
Y a ti la existencia debo,
Yo quiero volver un día
Para sentir en tu pecho
cómo late el corazón
de lo que tanto venero.

Salvador Campillo García



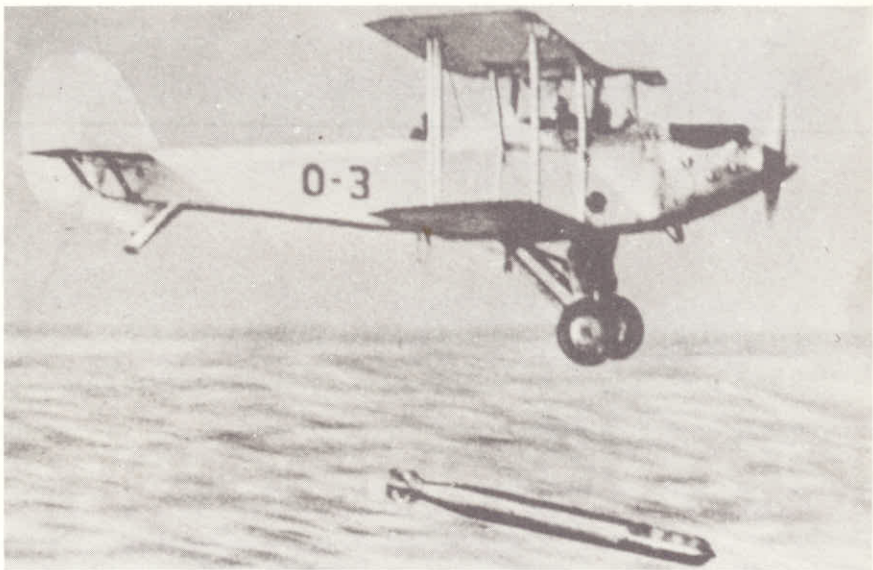
Nostalgia



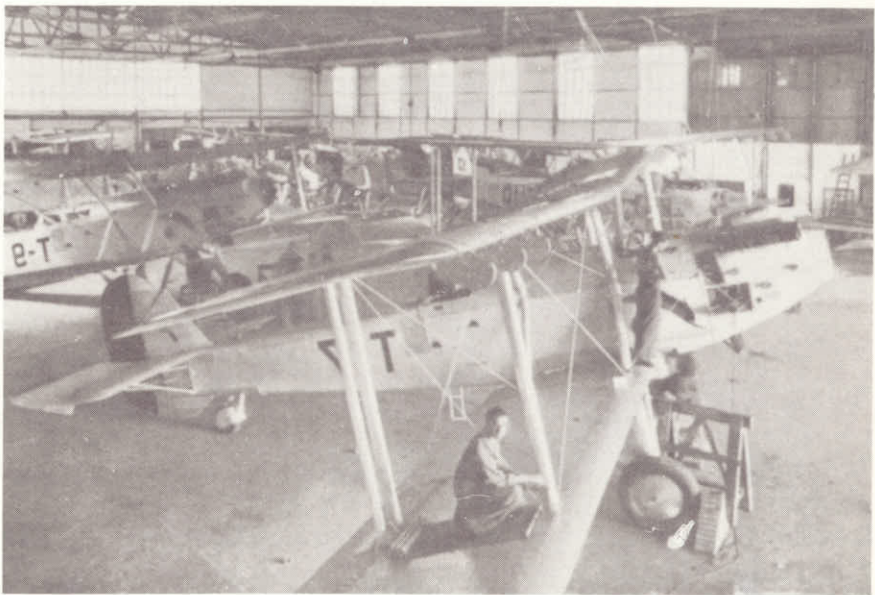
Quando me busco en ti
Precioso nido de mi infancia
Hellin rincón gentil
Amado por mí con ansia
Me sube del alma a flor
Recuerdos preñados de esperanzas
Recuerdo la afición
Que en mi juventud soñara
Por el Cuerpo de Aviación
Que a malas penas lograra.



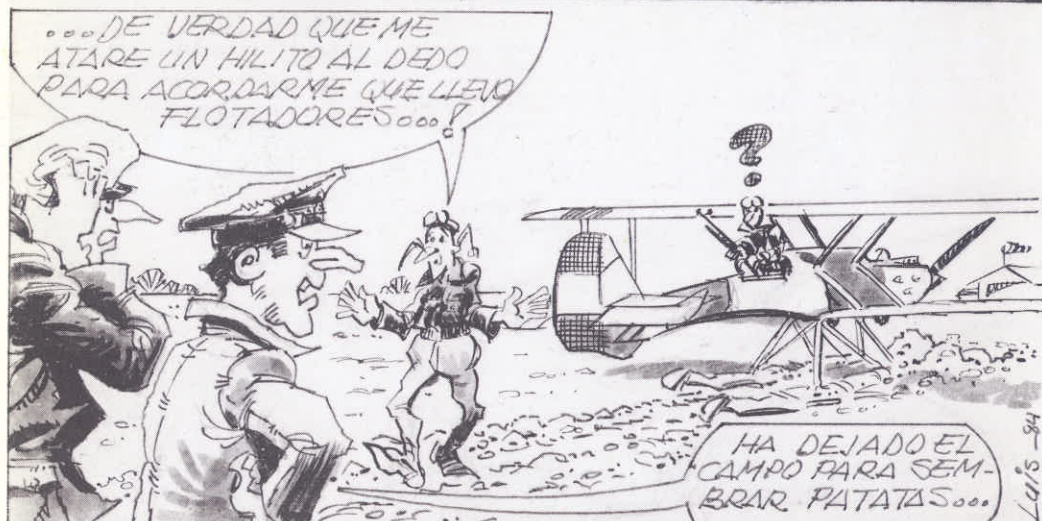
Yo quiero ver y tocar
Con mis sentidos España
Si yo soy de tierra adentro
Sin aguas ni cumbres áridas
¿Por qué me robó el destino
lo que yo tanto anhelaba?
Volar y llevar en alas
El mandato que mi pueblo
Tanto a mí me confiara?
Perder lo que antes he dicho
Es pena que mucho amarga
Más que guindillas y tueras
Derrota, exilio o desgracia
Volver a verte deseo
sigo firme en esperanzas
Sabiedo que serán otros
Los que han de curar tus llagas
y que han de crecer las plantas
De simientes que sembrara
En temprana juventud
Siempre lleno de esperanzas
Aunque yo encontré después
En la URSS mi nueva Patria
en la que vivo tranquilo
Sumido en mis añoranzas.



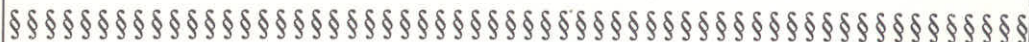
El Vickers «Vildebeest» en pleno vuelo, lanzando un torpedo.



Serie de 25 aviones torpederos VICKERS - C. A. S. A., en su factoria de El Puntal, de Cádiz, en curso de entrega a la Aeronáutica Naval.



Poesía



MUJER LINDA

(Soneto)

Yo quisiera cantarte en un soneto,
lleno de placidez y de dulzura,
todo el sentir de dicha y donosura,
que encierra mi cariño, cual un reto.

Y a tu hermosura yo rendir prometo,
culto de admiración; fiel por ventura,
pues eres un dechado de ternura,
a quien galante, yo gentil, respeto.

Pero en tan poco espacio, esta quimera,
que acariciar pretendo, yo dormido,
no es más, sino, rescoldo de una hoguera,
que reanima su rojo colorido,
y dándole su luz, a fuer sincera,
estrecha relaciones en su olvido.

ALBERTO MARTÍNEZ PEY (Piloto)

VIVIR PARA VER

(Décima)

Con una mano, Cervantes;
hizo su inmortal Quijote.
Hoy con dos, se hace el Coyote,
para solaz de bastantes.
Y aunque abundan los tunantes
que añoran fama y dinero,
siempre alguno en el sendero,
pierde la cincha o la albarda;
pero nunca se acobarda,
aunque se le vea el plumero.

ALBERTO MARTÍNEZ PEY (Piloto)