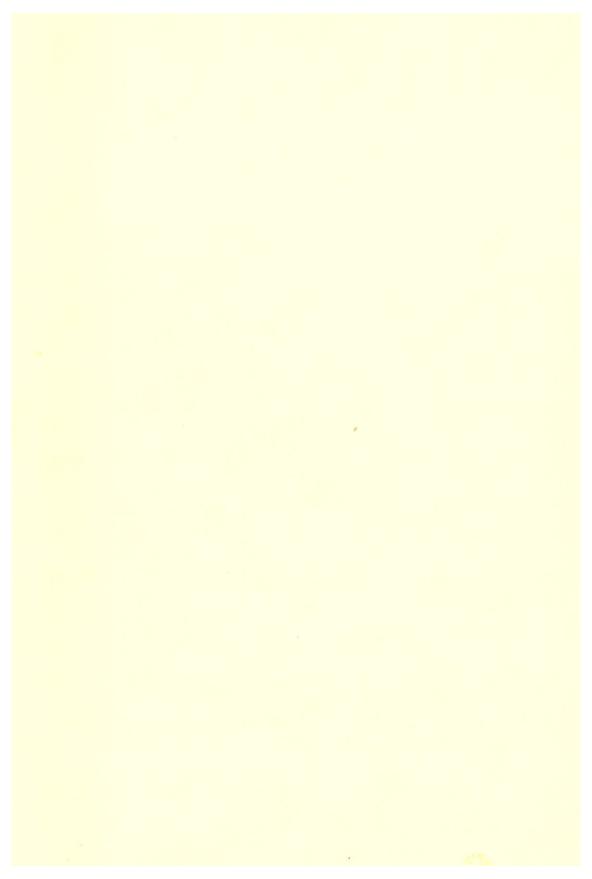


ASOCIACION DE AVIADORES A.D.A.R.
DE LA REPUBLICA A.D.A.R.



# ALAS GLORIOSAS

Boletín bimensual de la

ASOCIACION DE AVIADORES DE LA REPUBLICA

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

Número 5-6

Octubre-Diciembre 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.
Ctra. de Cornellà, 140
Esplugues de Llobregat

## **EDITORIAL**

Es de considerar que, a la vista de las cartas y llamadas telefónicas recibidas dándonos satisfacción y beneplácito a la reaparición de nuestro BOLETIN por parte de nuestros Asociados, el cuerpo de redacción esté más obligado qué nunca a hacer todos los esfuerzos necesarios y precisos para que ALAS GLO-RIOSAS esté siempre en contacto con todos los Asociados, ya que representa el vehículo de comunicación entre todos nosotros y nos aglutina a una información entre todos, en bien de la Asociación, que es la que tiene que importarnos.

Es deseo de este cuerpo de redacción de ALAS GLO-RIOSAS el que todos los Asociados puedan tomar parte en el Boletín, y es por esto que os pedimos que mandéis todos los trabajos que podáis recopilar de vuestras andanzas en Aviación.

A partir del próximo Boletín, número 7, todos tendréis un espacio para vosotros, ya que se elimina el espacio "Cartas del director a los lectores" para pasar a ser "Cartas al Boletín", pues consideramos más ético y lógico el que haya un espacio para todos los socios, en vez de acapararlo todo el director como hasta hace poco se había hecho. Así es que en "Cartas al Boletín" podréis exponer vuestras aspiraciones, sugerencias, consejos, peticiones, reclamaciones, etc. Lo único que os pedimos es que seáis breves y concisos, pues nuestro Boletín tiene el espacio limitado.

Un fuerte abrazo

D' pore A.

# Hidalgo de Cisneros



Don Ignacio Hidalgo de Cisneros, gran hidalgo español, gran hombre, gran piloto y gran militar (no militarista) y con un gran amor a su querida España.

La que fue revista profesional de Aviación titulada *Aeronáutica*, en su número 17-18 de julio-agosto de 1938, publicaba la fotografía de don Ignacio Hidalgo de Cisneros, con el texto que sigue:

«Don Ignacio Hidalgo de Cisneros, ilustre Jefe de las Fuerzas Aéreas de la República, ha sido ascendido a general. La más estricta justicia y el acierto más completo han presidido esta decisión del gobierno de Unión Nacional. Al elevar a tan alto grado a una de las más prestigiosas figuras del heroísmo y de la lealtad, tan consustanciales en la Aviación Española, en todos los lugares de trabajo y de lucha, le han prodigado las más efusivas y sinceras demostraciones de simpatía, a quien en tantas ocasiones se ha hecho merecedor del honroso calificativo de primer soldado de la *Gloriosa*.»

Es de todos sobradamente conocida la personalidad del general Hidalgo de Cisneros, Jefe de la Aviación Republicana durante la guerra civil española. Militar profesional, protagonista de los más duros acontecimien-

tos y desde los años juveniles, acostumbrado al juego de la muerte. Perteneciente a una familia de rancia nobleza vasca, ingresó en el ejército como caballero cadete. Más tarde comienza otra etapa de su vida al ingresar en Aviación. Obtiene el título de piloto, hace la campaña de Marruecos, participa en la toma de Alhucemas, es destinado al Sahara con una escuadrilla de «Breguet 14», donde puede identificarse con la soledad, la paz y los majestuosos silencios del desierto...

La sublevación en Cuatro Vientos, su exilio en París, coincide con la proclamación de la República y los acontecimientos que siguieron más tarde, protagonizaron los hechos del 18 de julio de 1936.

Dedico este emocionado recuerdo a esta gran persona que demostró que se puede ser buen militar y buen jefe sin necesidad de ser militarista, que calificaba de locos y sádicos a los que les gusta la guerra, que con el calificativo de militar humanista le llevó a ocupar un puesto de primera fila en el escalafón militar y en las preocupaciones y luchas de la clase obrera.

En este breve comentario no se trata de escribir una biografía del general. Se pretende recuperar sus restos mortales que, desde 1966, descansan en Bucarest, tan lejos de su querida España que tanto amó y que tantas veces contempló desde el cielo, para que nos unamos en el propósito de que nuestro estimado general descanse bajo su tierra riojana.

Rafael Alberti, el poeta del pueblo, terminaba así un soneto: Al general Hidalgo de Cisneros, muerto en destierro,

Mirad cómo sueña y crece árbol que siempre verdece al alba que nos espera.

Este amanecer del alba nunca llegó a verlo Ignacio Hidalgo de Cisneros. Este hombre que no fue de guerras, sino de amor y reconciliación, se merece un final más humano y digno, con el homenaje de sus compañeros de armas, que siempre le recordarán como militar insigne, hombre bueno y que esperamos que pronto podamos ofrecerle un suave planeo, hasta tomar tierra nuevamente en estas latitudes, para reconocimiento póstumo de sus verdades y sus virtudes.

Simón Fiestas

#### NECROLOGICAS

En estos últimos meses han fallecido los siguientes compañeros:

ALFREDO DAVINS FERRER, de Ibiza.

Para él, nuestro imborrable y emocionado recuerdo, y para sus familiares nuestra más sentida condolencia.

NOTA: Rogamos a todas las Delegaciones y a todos los compañeros, que nos den noticias de cualquier baja que haya entre nuestros asociados.

# VISTO DESDE FRANCIA

Meses pasados España ha pasado a ser un régimen democrático al ser votada la Constitución por una gran mayoría de españoles. Ello ha realzado nuestro prestigio, no solamente entre nosotros mismos, sino también vis a vis del extranjero. Los que vivimos fuera de España nos damos perfectamente cuenta del cambio experimentado. Se nos consideraba hasta ahora, tanto en los medios políticos, informativos, científicos y otros, como algo aparte, algo que no pesaba mucho en la balanza del concierto de las naciones, es decir, que se nos tenía como se dice ahora "marginados" por la opinión mundial. Ello era debido a la impopularidad de nuestro antiguo régimen, tan semejante al fascismo de Mussolini y al nazismo de Hitler que han dejado un bien triste recuerdo en la memoria de todos. En cambio, de poco tiempo a esta parte, nuestro renombre está en alza, el referéndum aprobando la Constitución y las dos elecciones legislativa y municipal nos han puesto a la altura de cualquier país democrático y hace resaltar con ello el deseo de la inmensa mayoría de los españoles de borrar el amargor que han dejado los últimos cuarenta años. Lamentamos todos que un puñado de compatriotas se empeñen en querer mantener de una u otra forma las prácticas del pasado, empleando medios que todos repudiamos, creemos que se impondrá la razón y seguiremos por el camino que nos hemos trazado, el camino de la democracia.

Nosotros somos conscientes de lo que representa este cambio efectuado en nuestro país y deseamos ardientemente que nuestra flamante democracia siga adelante, mejore

sus métodos, que sean efectivos para todos.

En lo que a nosotros se refiere, se han realizado ya algunas cosas, se ha legislado -aunque incompleto aún para los mutilados y para las viudas de combatientes en nuestra zona-, igualmente para los antiguos militares, pero no se ha podido aún conseguir para los que combatieron en las filas republicanas de 1936 a 1939, que aspiran a los mismos derechos otorgados a los de la otra zona en las mismas circunstancias. Es también de notar que las leyes que se han obtenido son aplicadas con una lentitud desesperante y que son también tergiversadas a placer. De la lentitud, baste decir que aún hay algunos que, comprendidos en la amnistía de julio de 1976 y después de más de año y medio de reclamaciones, los expedientes duermen en los Ministerios o en el Consejo Supremo de Justicia Militar. En cuanto a las tergiversaciones son también numerosas, por ejemplo, en el Decreto-Ley de 6 de marzo de 1978, en su artículo 2.º establece: "Al citado personal se le señalará el haber pasivo tomando en consideración los servicios prestados hasta el 17 de julio de 1936 y el tiempo transcurrido desde el 18 de julio del mismo año hasta la fecha en que hubiera cumplido la edad reglamentaria para el retiro a efectos de trienios". A mi juicio eso está más claro que el agua, pero los encargados de la aplicación de la ley han encontrado la forma de discriminarnos otorgando sólo el 60 por ciento a los que llevaban más de diez años al empezar la contienda y el 30 por ciento a los que llevaban menos de diez años, haciendo caso omiso de la ley antes citada y considerando los trienios como letra muerta, lo que falsea el espíritu del legislador. Es también digno de notar que en el preámbulo del Real Decreto-Ley del 6 de marzo de 1978 se declara notablemente que: "El Gobierno de S. M., en su deseo de continuar la política inspirada por la Corona de superar las consecuencias que se derivaron de la pasada contienda...". Lo que está en franca contradicción con la arbitraria aplicación de los porcentajes que lejos de superar las consecuencias, al contrario, las pone más en evidencia ensanchando aún el foso que separa a los combatientes de una y otra zona.

Otra cosa que hiere a la vista y a la razón es la coletilla que dice: "... al solo efecto del señalamiento de haber pasivo...". Esto tampoco tiende a superar las consecuencias antes citadas, pues perdura aún la acrimonía para los que honradamente cumplieron con su deber y no renegaron su juramente.

Es hora ya, a nuestro juicio, de que cesen las mezquindades y que se deje de separar

a los españoles en dos bandos. La Constitución aprobada por la mayoría de nosotros establece para todos la igualdad de derechos y los que dirigen hoy los destinos de nuestra nación deben hacer todo lo posible por hacer que se cumpla este sagrado principio y cese esta discriminación que no favorece en nada a un régimen democrático como el que se ha dado en España. Nuestro deseo no es el de obstaculizar, sino al contrario, de impedir que haya dos pesos y dos medidas, hacer que se nos considere exactamente lo mismo a los que estuvimos en una u otra zona, es decir, que cese nuestra "marginación". París, julio de 1979.

S. Borge

# El Boletín informa

Dados los incrementos de los materiales y mano de obra, así como el muy notable incremento de la tasa de Correos, y teniendo en cuenta que algunos compañeros nuestros no están en situación económica para que puedan adquirir ni tan sólo un número, y creyendo que es nuestra obligación moral que estos compañeros lo reciban igual que todos, por ser el único vehículo que nos aglutina e informa a todos nosotros y que da consuelo a compañeros enfermos o exiliados, recordando hechos y anécdotas que se reflejan en el Boletín, dándonos al mismo tiempo un poco de ilusión a nuestros últimos años de vida. Esto podemos constatarlo en muchas cartas que se reciben con párrafos como éste de un compañero nuestro exiliado en Brasil:

«... Recibí de vosotros el magnífico Boletín de Información número 1 que me agradó mucho; lo leo y lo releo con fruición y atención y me trae muchos recuerdos; en él se incluye la orden de suscripción; en relación a ella os tengo que decir que muy a pesar mío, no puede hacer frente a dicha suscripción debido a mi situación económica, pues tanto yo como mi esposa estamos enfermos y la pensión que recibo del Seguro Social Brasileño (INPS) es sumamente pequeña, y aún gracias a que mi hijo nos presta una muy pequeña ayuda, dentro de sus posibilidades. Tampoco quiero que el mandar los Boletines sea una carga para vosotros... Con todo, y de todas formas, os agradezco la atención que tu-

visteis conmigo...»

Este compañero, como otros que hay en situaciones parecidas, tienen dere-

cho a ser Socios Numerarios y, por tanto, a recibir nuestro Boletín.

Es por ello que a partir del próximo número 7 el Boletín saldrá bimensualmente y el precio de cada número será —incluyendo los gastos de envío— el de:

Para el Socio numerario			pesetas
Idem, para cada número adicional		80,—	>>
Para los señores simpatizantes .		100,—	>>

Todas las suscripciones hechas hasta el 31 de diciembre de 1979 se com-

pletarán bajo estas cotizaciones.

Todos los compañeros que nos han notificado que las suscripciones entregadas las consideremos como fondo de apoyo al Boletín pagando los que salgan a partir del mes de enero, así como las ayudas en metálico suplementarias, de otros compañeros, se insertarán en el Boletín con las cantidades y nombre o sus siglas, según nos autorice el compañero donante.

Muchas gracias y un fuerte abrazo,

Josep Jové Delegación Cultura

# Una de las causas fundamentales de la derrota de la Alemania Nacional-Socialista, la lucha por el petróleo

El Reich, a pesar de su serie de ofensivas rápidas sobre los territorios europeos, no pudo llegar a los puntos fundamentales donde pudiera con holgura abastecerse de combustible para su maquinaria bélica: tanques,

aviones, trenes y camiones.

Las ofensivas, aliadas y soviéticas, tanto aéreas como terrestres, convirtieron en pesadilla el problema del aprovisionamiento de petróleo a las fuerzas de la Luftwaffe que había llevado el carburante para los motores a situación crítica y el bombardeo de los ferrocarriles impedía la concentración de las reservas destinadas a dicha tentativa, a pesar de que los Altos Mandos nazis decían: «Tenemos todavía grandes cantidades de material y petróleo y las enviamos al frente en cientos de trenes», dijo el general nazi Jodl -pero los trenes o llegaban después de algunas semanas o no llegaban—.

Los preparativos, según informaciones, en gran escala, que se hicieron para la ofensiva aérea eran prometedores, 2.000 cazas, pero no llegaron a realizarse por falta de gasolina para los elementos de transporte y para los mismos aviones.

Debido a los bombardeos intensos de los aviones soviéticos y aliados, los aviadores alemanes habían tenido que escatimar sus entrenamientos y vuelos, y efectuar la navegación por el camino más corto, dando con ello una gran ventaja a los cazas soviéticos y aliados para salirles al encuentro y derribarlos.

Aparte de este fracaso para prestar apoyo desde el aire, las fuerzas alemanas de tierra sufrieron muchas bajas debido a los bombardeos de aviones soviéticos y aliados.

Los tanques no tenían piezas de repuesto a causa de no tener suficiente gasolina por los bombardeos a las estaciones de ferrocarril y carreteras y también por la gran ayuda del movimiento guerrillero en las zonas ocupadas particularmente en la zona soviética donde grupos españoles actuaron con gran brillantez, apoderándose de puntos estratégicos —suministradores de gasolina, cisternas, camiones, etc.— y también algunos aeródromos, donde se apoderaban de aviones que, después, con tripulaciones de las fuerzas aéreas soviéticas, trasladaban a territorio soviético.

Según el teniente general Fritz Bavelein sobre esta ofensiva del petróleo, en su libro «Cartas de la gue-

rra», dijo:

«El carburante estaba tan desesperadamente escaso que al despegar mi división blindada, un regimiento tuvo que marchar a pie a través de la nieve. El carburante tenía que transportarse, en parte, a la luz del día y los cazas rusos inutilizaban uno a uno los camiones cisternas, apoyados también por actos de sabotaje de los guerrilleros rusos y los españoles que luchaban en dicha guerrilla.» Y sigue: «... la disciplina de marcha se relajó mucho durante estas jornadas».

La ofensiva nazi sobre las fuentes del petróleo había fracasado y he aquí una de las causas fundamentales de la gran derrota de la «Gran Alemania» fascista y sus hordas.

Juan Caldevilla

## Noticias de nuestro tiempo, postrimerías...

René Rouquier, francés gran amigo de España y a quien algunos aviadores republicanos debemos el haber sido sacados de los campos de concentración de Gurs y de Brams, entre los que yo me cuento, poeta, profesor y economista, escribe en la revista "Visión" lo que sigue:

"Lo que cabe es cobrar el sueldo en Bélgica, pagar los impuestos en Francia y gastar los beneficios en España". Es la conclusión a que llega después de curiosos datos y que él mismo procura cumplir.

Según "Visión", un dirigente, empleado o pensionado español ganará menos, en términos medios que un belga, que un alemán y que un francés, pero más que un sueco, más que un italiano y más que un británico, es decir, los españolitos, nos mantenemos, a los efectos rentarios y adquisitivos, en un discreto medio lugar.

Ahora bien, a la hora de gastar el

salario, el directivo español sale más favorecido, seguido del italiano, del francés, del belga, del alemán, del inglés y del sueco, pues, dice, que la vida es más económica en España.

Conclusión de todo ello es la de que debemos estar retribuidos como un belga, pagar los impuestos como un francés y gastar los ingresos en España. Debemos alegrarnos de ello.

Lo que parece ser menos conveniente bajo todos los puntos de vista es ganar, pagar impuestos y vivir en Suecia.

No nos quejemos, los españolitos. Debemos saber que un sueco que perciba un salario de 80.000 dólares anuales (como cinco millones y medio de pesetas), sólo le quedarán, después de cumplir con el Fisco, un 32 por ciento de sus ganancias totales. Con que, alegrémonos y otra vez vivamos en paz, como podamos.

El jubilado aéreo español,

Francisco Gómez

#### Técnica:

#### De re aviatoria

¿Quién no recuerda aquellos "Doualas"?

Mc Donell Douglas Corporation está ofreciendo a las compañías de aviación civil y a los cuerpos de Aviación Militar, para transporte, el avión bireactor DC-9 Super 80, que se monta en las factorías de Long Beach.

Este avión, silencioso, puede despegar, de aeropuertos y terrenos de aviación de elevada altitud y altas temperaturas como puedan ser las zonas tropicales.

Podría llevar 255 pasajeros o unidades operativas con sus equipos completos o equipajes abundantes y volar sin escalas una distancia de 2.500 kilómetros o 1.600 millas.

El motor Pratt e Whiney tiene un empuje estático al despegue de 10.000 kilogramos, más una reserva adicional.

Longitud del fuselaje 45 metros y la envergadura 32,8 metros.

El peso máximo del nuevo Super-80 es de 67 toneladas. El peso máximo de aterrizaje es de unas 59 toneladas. La capacidad de combustible es de unos 22.000 litros.

El avión tiene acondicionamiento interior "wide-look", con cinco asientos por fila, con lo que se facilita más espacio para asientos y pasillo por pasajero.

La cabina está equipada con sistemas numéricos de guía de vuelo integrado con un piloto automático.

Francisco Gómez

### **Nuestros poetas**

# Homenaje a nuestras esposas-compañeras

Nosotros somos nosotros. Fuimos nosotros. Uña y carne. Sangre y vena. En el dolor y en la alegría. En el triunfo y en la pena. Eramos jóvenes y, por consiguiente, atrevidos y osados. (No existe la cobardía cuando sólo se cuentan veinte años.)

¡Y pasó lo que pasó! (¡Que nunca debiera haber pasado!) Y nos desperdigamos por todos los rumbos de la rosa de los vientos.

Ahora nos vamos, emocionadamente, encontrando. Con nuestra cara arrugada, con nuestra cabeza blanca. Con nuestra agridulce nostalgia, con buenos y malos recuerdos. Con la ilusión de siempre mantenida, con la evocación de los ausentes.

Nos juntamos ... hablamos de lo nuestro ... de lo de siempre ... (... estando ellas presentes)
Y, entre ellas —irónicas— comentan, que seguimos aviones derribando ... ¿Quiénes son ellas?

Son nuestras esposas-compañeras. Nuestras sufridas mujeres. Fueron la fuerza que nos faltaba en nuestras negras noches. La templanza de nuestra impotente ira. La fortaleza de nuestra flaqueza temerosa.

Nada sabían, las más, cuando nos conocieron, de nuestro personal problema y se unieron con nosotros, e hicieron causa común con nuestras cadenas.

Nos dieron ánimo y valor para seguir adelante, desorientados como estábamos, después de la contienda. la "palanca" que de nuestras manos nos quitaron, muchas veces la empuñaron ellas.

Sólo con ellas podíamos hablar de nuestras hazañas, de nuestras acciones en la guerra. Y ellas, muchas sin comprenderlo muy bien, nos escuchaban solícitas y atentas.

Con mucha delicadeza trataron nuestra profunda herida.
Con amor consiguieron que la cicatriz que de ella quedó no se notara.
Y con gran sutileza lograron que nuestro rencor,
—hoy ya extinguido—
no fuera herencia para los hijos que, con dolor, parieron.

Ellas supieron ganar nuestra lucha interna. Y nos dieron la paz. (Una paz que por otros, miserablemente, nos fue regateada.)

¡Abnegadas esposas, fieles compañeras!
Por todo lo bueno que habéis hecho cada una por cada uno de nosotros,
desde lo más profundo de nuestra alma agradecida, os decimos:
¡¡¡¡ G R A C I A S !!! Luis G. Argos

Oviedo, 26 abril 1978.

#### Al compañero ausente

# BATALLA DEL EBRO

Compañero, tu tumba es el Ebro.

Cuando la luna refleja su luz en su agua tu figura se engrandece ... compañero. ¿Cuántas veces hablamos de cosas cosas, que nunca llegaron? muchas, compañero, piloto de casta pura, piloto bravo, que llevabas con las riendas el corcel sin que temblaran tus manos.

Ahora con nostalgia, pero con alegría digo: ¡Viva el "mosca"! ¡Viva el "chato", el hermano! ¡Viva el "natacha" flamenco! ¡Y el "katiuska" soberano!

Y ahora, en el otoño de mi vida recordando esos momentos parece que estoy soñando, pero no, no estoy soñando, porque siento y no te olvido ... compañero,

¡cómo te puedo olvidar si yo lo viví contigo! ahora tú, en la eternidad, y yo recordando ... amigo.

Juan Ruipérez Marín

## AMANECER

(Invocación)

Sudor y sangre que hielan por las venas de tu alma; sangre y sudor de justicia, dolor de tierra en tus llagas.

¡Abre la piel claroscura de tu sangre desterrada, riega el sudor de tu aliento con las cáscaras de España y resucita en el fuego que no destruyen las aguas! ¡Abre la puerta, ¡camina!, vuelve a desplegar tus alas; vuelve al vientre de tu España con la cabeza bien alta que la Patria sólo espera poder acunar su cara, sobre su moreno pecho surcado de tierra amarga!

¡Abre el corazón sin cárcel de tu sangre y de tu alma que la madre, siempre es madre y la Patria, siempre es Patria.

Moscú, 3 abril 1979.

Fernando Morales Escamilla Piloto de Caza (Grupo 21)



#### Informe

# A los aviadores republicanos españoles residentes en la URSS

Desde el pasado 7 de octubre al 3 de noviembre de este año he tenido la feliz oportunidad de visitar a nuestra Madre Patria España, y me creo obligado a informaros de mis impresiones.

Después de cuatro horas y media de vuelo me recibieron en Barajas varios amigos y, entre ellos, el Presidente de la Delegación Centro de ADAR Ramírez y mi bueno y viejo amigo González Feo, los dos destacados pilotos de caza de la República Española.

El día 11 asistí a la reunión de la Directiva Centro en Madrid, en su oficina de la calle de Fuencarral núm. 138, en donde las numerosas fotografías, dibujos, maquetas y otros atributos de aviación muy bien dispuestos, crean un ambiente muy agradable para nosotros, viejos aviadores.

En vista de la violenta situación existente entre la Directiva Nacional y la Delegación Norte-Balear, las dos residentes en Barcelona, yo fui invitado como representante de la URSS, así como los representantes de la Delegación Centro, a asistir en Barcelona el día 13 de octubre, a la reunión de la Directiva Nacional. (Os recuerdo que, según los Estatutos, los Presidentes y Secretarios de cada Delegación son miembros efectivos de la Directiva Nacional.)

Llegamos a Barcelona Ramírez, Alcocer (Presidente y Secretario de la Delegación Centro) y yo el día 12, en donde, en el aeropuerto del Prat, después de 45 minutos de vuelo, nos recibieron los compañeros Gil, Secretario de la Directiva Nacional y Lecha,

antiguo y buen amigo y compañero de combate en el frente de Madrid.

El local de ADAR en Barcelona, en el Paseo de la Circunvalación número 1 es magnífico, es un edificio de tres pisos con espléndida sala de reuniones, esculturas, fotos, dibujos y otros recuerdos históricos referentes a la Aviación Republicana que, por su emotividad, hacen merecedores de nuestro agradecimiento a sus organizadores, los compañeros de la Directiva Nacional y en primer lugar a su Presidente Jaime Mata, que han dedicado tantos y tan fructíferos esfuerzos a la creación de ADAR y su Centro de Barcelona y cuyas capacidades como Presidente me han causado inmejorable impresión. Este mismo día, por la noche, en el Paralelo, tuvimos —nuestro grupo recién llegado de Madrid, una entrevista con el presidente y secretario de la Delegación Norte-Balear y con los compañeros Crispín Martínez y Mendiola, representantes de una de las partes conflictivas y llegamos al acuerdo, a excepción del intransigente compañero Crispín Martínez, de que todos ellos acudirían a la reunión del siguiente día para exponer su criterio ante la Directiva Nacional en vista a la resolución del conflicto que, dicho sea de paso, a mi modesto parecer, estaba inspirado por consideraciones de falso prestigio personal, no valía un pepino y servía únicamente para perjudicar a la indispensable labor y unidad de nuestra Asociación. Desgraciadamente, el acuerdo convenido no fue observado y los citados compañeros no asistieron a la reunión.

Esta empezó a las 10 del día 13, con el siguiente orden del día: 1. Acta anterior. 2. Reivindicaciones. 3. Reglamento de Régimen Interior. 4. Informe sobre los acuerdos

referentes a la Delegación Norte-Balear, y 5. Varios.

Mis impresiones: En pro de las reivindicaciones, por aquello de la reconciliación nacional, por terminar con lo que aún se dice de que fuimos los rebeldes (¡qué guasa, cuando fue precisamente al revés!), por las pensiones militares, ADAR, tanto en Barcelona como en Madrid, está realizando una magnifica labor de carácter político, jurídico y social que, no me cabe la menor duda, terminará con cercano y completo éxito. El reglamento de Régimen Interior fue examinado en ambiente de pleno democratismo, así como el tal llamado conflicto con la Delegación Norte-Balear, conflicto de personales

amores propios y engreimiento desmedido del que serán culpables esas gotitas de sangre

árabe que todos los españoles tenemos.

Entre "Varios", yo propuse invitar a visitar a España a una delegación de aviadores, voluntarios internacionalistas soviéticos, a cambio de la visita de aviadores republicanos españoles a la URSS y plantear ante la dirección de la compañía aérea española "Iberia", una rebaja de precios para los aviadores españoles residentes en la URSS y sus familiares.

Durante el descanso, almorzamos en el Club Marítimo de Barcelona, en una sim-

patiquísima comida muy bien organizada.

Tuve la dicha de abrazar en Barcelona a buenísimos compañeros, entre los cuales se hallaban Comas, Zambudia, Lecha, Viñals, Castillo, Gil, Buyé, Pereira, Sanz y otros muchos amigos. El día 15 regresé a Madrid.

Fui invitado el día 27 a dar una conferencia en el centro de ADAR en Barcelona, pero debido a la situación de mi madre en Madrid, desgraciadamente no tuve posibi-

lidades de hacerlo.

El día 20, en el restaurante "Biarritz" de Madrid, fui invitado a tomar parte como vuestro representante —representante de los aviadores republicanos en la URSS—, en el banquete de homenaje al senador doctor Javier Paulino y al doctor Anastasio Martín, que tanto hicieron y hacen en pro de la Aviación Republicana, en pro de nuestra Asociación y sus asociados. Durante el banquete, al que asistieron a mi ver más de 300 personas, tuve la feliz oportunidad de poder saludar y abrazar a muchos y buenísimos amigos, veteranos y orgullo de nuestra Aviación, como el patriarca de la Aviación Española —Spencer y los compañeros Tourné, Lario, Bravo, Hevia, Gómez, Sol Aparicio, Martínez y muchos otros. El senador Paulino, en brillante intervención, nos informó del intenso y efectivo trabajo que se está realizando en pro de nuestras reivindicaciones.

En el banquete intervino con sentidas palabras el coronel, piloto de caza nacionalista, don Eurico de la Peña, intervención en la que, con gran emotividad, reconoció la justeza de la causa republicana y la necesidad de una verdadera reconciliación nacional.

Los días 20 y 27 asistí a las simpáticas reuniones de los veteranos de la Aviación Republicana en la cafetería de la calle de Alonso Cano, que tienen lugar cada sábado y

en donde pude abrazar a otros muchos y excelentes amigos.

Impresiones generales: La ADAR en España trabaja de manera muy efectiva y de derecho se merece toda nuestra colaboración y simpatía. Extraordinario es el trabajo de ADAR en el orden benéfico, de ayuda a los compañeros y sus familiares. Puedo atestiguarlo personalmente y lleno de agradecimiento, ya que la ayuda que todos los muchos y buenos compañeros han prestado a mi anciana madre ha sido inapreciable. Las atenciones para mí y para mi viejecilla madre de los amigos Giménez, González Feo, Chacón, Lario, Calvo, Pascual, Ramírez y otros muchos, ha sido verdaderamente fraternal e inolvidable.

No hay duda alguna de que podemos sentimos orgullosos de nuestra ADAR. Diciembre 1979.

Morquillas

Queridos amigos y compañeros:

Desde la iniciación del conflicto capitaneado por Guillamón-Crispín-Pujadas, lamentablemente seguido por los componentes de la entonces Junta Delegada Norte-Balear, hasta el actual estado a que han llegado las cosas, y en vista de su resuelta negativa a rendir cuentas de su gestión administrativa a la Junta Directiva Nacional, que ésta les exigió por carta ordinaria primero, por certificado después y, finalmente, por requerimiento notarial, con resultados totalmente negativos.

Las oficinas de la Junta Delegada referida las dejaron cerradas deliberadamente desde cuando se les cesó de sus cargos hasta la fecha, y pese a todas nuestras adverten-

cias, éstas han sido desoídas.

En vista de ello, solicitamos la neutral presencia de los compañeros Cabré, Garriga, Carrasco, López Petra, Vercher y seis compañeros más para que fueran testigos de lo que resultara a la hora de abrir aquellas dependencias.

JUZGADO DE DISTRITO N.º 3

Solón Victor Prodero, 1 el 5, 1.º

B A R C E L O N A

### Cédula de Citación

201/19

	TIMES LOPEZ, DON JUAN PERRER VINYES, Y OTFOS,
S DE LA REF	Juez de Distrito de este Juz-
	ha mandado citar a las partes
	para que el día cuatro de Dicientes a las 10,300- para que el día cuatro de Dicientes a las 10,300- comparezcan ante este JUZGADO DE DISTRITO N. para celebrar dicho acto, comparezcan ante este JUZGADO DE DISTRITO N.
	7 7 20010
CONTRACTOR OF THE PARTY OF THE	
ADMINISTRACION	JUZGADO DE DISTRITO Nº 18.
DE JUSTICIA	Salón Victor Pradera nº 1- BARCELONA.
	CEDULA DE CITACION
I	En virtud de lo dispuesto por el Sr. Juez de Distri-
	to de este Juzgado, se cita a D. Junta Directiva Nacional d
	ASOCIACION DE AVIADORES DE LA REPUBLICA que el día siete
	de Diciembre y hora de las 11,30 compa-
	rezca ante este Juzgado. para asistir como demandada a la
Núm. U SALON VICTOR	Godola de Cilacion
Núm. U	PRADERA
Núm. U SALON VICTOI	En méritos de la demanda de Conciliación cuya copia se acompaña, presentada D. CRISFIN HARTINEZ LOPEZ contra D. JAHIE HATA ROMED
Núm. U SALON VICTOI	En méritos de la demanda de Conciliación cuya copia se acompaña, presentada  D. CRISFIN MARTINEZ LOPEZ contra D.  el Sr. D. Juan-Eloy Zuazu Munga Juez del prese
Núm. U SALON VICTOI	En méritos de la demanda de Conciliación cuya copia se acompaña, presentada D. CRISFIN MARTINEZ LOPEZ contra D.  el Sr. D. Juan-Eloy Zuazu Murga Juez del prese distrito, con providencia del día de hoy ha mandado citar a las partes para que el día cuatro Diciembre a las ONCE TREINTA HORAS
Núm. U SALON VICTOI BARCELO	En méritos de la demanda de Conciliación cuya copia se acompaña, presentada D. CRISFIN MARTINEZ LOPEZ contra D.  el Sr. D. Juan-Eloy Zuazu Murga Juez del prese distrito, con providencia del día de hoy ha mandado citar a las partes para que el día cuatro Diciembre a las ONCE TREINTA HORAS comparezcan ante este Juzgado a cubrar dicho acto, al que deberán asistir personalmente o por medio de procurador habilitado y scom
Núm. U SALON VICTOI BARCELO	En méritos de la demanda de Conciliación cuya copia se acompaña, presentada D. CRISFIN HARTINEZ LOPEZ contra D. J.LIE LATA ROMED el Sr. D. Juan-Eloy Zuazu Murga Juez del prese distrito, con providencia del día de hoy ha mandado citar a las partes para que el día cuatro Diciembre a las ONCE TREINTA HORAS comparezcan ante este Juzgado a contra dicho acto, al que deberán asistir personalmente o por medio de procurador habilitado y scom fiado de un hombre bueno, previniéndole que, según el artículo 469 de la Ley de Enjuiciamiento civil
Núm. U SALON VICTOI BARCELO	En méritos de la demanda de Conciliación cuya copia se acompaña, presentada D. CRISFIN HARTINEZ LOPEZ contra D.  el Sr. D. Juan-Eloy Zuazu Murga Juez del prese distrito, con providencia del día de hoy ha mandado citar a las partes para que el día cuatro Diciembre a las ONCE TREINTA HORAS, comparezcan ante este Juzgado a c brar dicho acto, al que deberán asistir personalmente o por medio de procurador habilitado y scom fiado de un hombre bueno, previniéndole que, según el artículo 469 de la Ley de Enjuiciamiento civil
Núm. U SALON VICTOI BARCELO	En méritos de la demanda de Conciliación cuya copia ac acompaña, presentada D. CRISFIN MARTINEZ LOPEZ contra D. JULIE MATA ROMBU el Sr. D. Juan-Eloy Zuzu Murga Juez del prese distrito, con providencia del día de hoy ha mandado citar a las partes para que el día cuatro Diciembre a las ONCE TREINTA HORAS comparezcan ante este Jurgado a contra dicho acto, al que deberán asistir personalmente o por medio de procurador habilitado y scom fiado de un hombre bueno, previniéndole que, según el artículo 469 de la Ley de Enjuiciamiento civil algunas de las partes deja de comparecer, se dará por intentado el acto sin efecto, imponiéndose las cos Y para que tenga efecto, la citación de D. JAIME MATA ROMEU
Núm. U SALON VICTOI BARCELO	En méritos de la demanda de Conciliación cuya copia ac acompaña, presentada D. CRISFIN MARTINEZ LOPEZ contra D.  el Sr. D. Juan-Eloy Zuazu Murga Juez del prese distrito, con providencia del día de hoy ha mandado citar a las partes para que el día cuatro Diciembre a las ONCE TREINTA HORAS comparezcan ante este Jusgado a como brar dicho acto, al que deberán asistir personalmente o por medio de procurador habilitado y acom fiado de un hombre bueno, previniéndole que, según el artículo 469 de la Ley de Enjuiciamiento civil algunas de las partes deja de comparecer, se dará por intentado el acto sin efecto, imponiéndose las cos Y para que tenga efecto, la citación de D. JAIME MATA ROILEU
Núm. U SALON VICTOI BARCELO	En méritos de la demanda de Conciliación cuya copia ac acompaña, presentada D. CRISFIN MARTINEZ LOPEZ contra D.  el Sr. D. Juan-Eloy Zuazu Murga Juez del presentada citar a las partes para que el día cuatro Diciembre a las ONCE TREINTA HORAS comparezcan ante este Juzgado a e brar dicho acto, al que deberán asistir personalmente o por medio de procurador habilitado y acom fiado de un hombre bueno, previniéndole que, según el artículo 469 de la Ley de Enjuiciamiento civil algunas de las partes deja de comparecer, se dará por intentado el acto sin efecto, imponiéndose las cos Y para que tenga efecto, la citación de D. JAIME MATA ROMEU  expido la presente cédula en Barcelona, a Veintigeis de Noviembre
Núm. U SALON VICTOI BARCELO N.º 232/79	En méritos de la demanda de Conciliación cuya copia ac acompaña, presentada D. CRISFIN MARTINEZ LOFEZ contra D.  el Sr. D. Jugn-Eloy Zugzu Murga Juez del prese distrito, con providencia del día de hoy ha mandado citar a las partes para que el día cuatro Diciembre a las ONCE TREINTA HORAS, comparezcan ante este Juzgado a citar dicho acto, al que deberán asistir personalmente o por medio de procurador habilitado y scom ñado de un hombre bueno, previniéndole que, según el artículo 469 de la Ley de Enjuiciamiento civil algunas de las partes deja de comparecer, se dará por intentado el acto sin efecto, imponiéndose las cos:  Y para que tenga efecto, la citación de D. JAIME MATA ROMEU  expido la presente cédula en Barcelona, a Veintibels de Noviembre mil novecientos Setenta y nueve .
Núm. U SALON VICTOI BARCELO N.º 232/79	En méritos de la demanda de Conciliación cuya copia ac acompaña, presentada D. CRISFIN MARTINEZ LOFEZ contra D.  el Sr. D. Juan-Eloy Zuazu Murga Juez del prese distrito, con providencia del día de hoy ha mandado citar a las partes para que el día cuatro Diciembre a las ONCE TREINTA HORAS, comparezcan ante este Juzgado a contra dicho acto, al que deberán asistir personalmente o por medio de procurador habilitado y scom fiado de un hombre bueno, previniéndole que, según el artículo 469 de la Ley de Enjuiciamiento civil algunas de las partes deja de comparecer, se dará por intentado el acto sin efecto, imponiéndose las costra y para que tenga efecto, la citación de D. JAIME MATA ROMEU  expido la presente cédula en Barcelona, a Veintiseis de Noviembre mil novecientos setenta y nueve e

Ello se hizo el pasado día 22 de noviembre. Se inventarió lo existente, que se limitó simplemente al mobiliario, y no apareció el mínimo justificante de su administración cuando el importe de las salidas de la cuenta de la Caja de Pensiones, desde el 14 de junio de 1978 al 2 de octubre de 1979 ascienden a un montante de 452.932,— ptas. (CUATROCIENTAS CINCUENTA Y DOS MIL NOVECIENTAS TREINTA Y DOS pesetas) de las que no tenemos ninguna referencia. Ningún libro de contabilidad; nada de cobros, nada de pagos (ni rastro de los que hayan podido hacerse en efectivo metálico), ninguna relación de socios, ningún registro de cuotas, nada, ¡nada!

Por todo lo cual, ya que nuestra moral no nos permite recurrir a Juzgados, ni a la Policía, ni a la Guardia Civil para denunciar este caso como presuntos delitos de malversación de fondos, desaparición de cuotas de nuestros compañeros, etc., sí lo ponemos en conocimiento de nuestros asociados.

¡Qué bien lo pasarían nuestros eternos enemigos si pudieran leer una noticia así

en "El Alcázar", por ejemplo!

Crispín y los suyos suponemos que lo habrán valorado de antemano.

Seguramente más de uno de nuestros compañeros se preguntará: ¿Cómo es posible que tales insensatos hayan encontrado el apoyo de algún compañero nuestro de prestigio?

Recordemos que los alemanes, al invadir Francia, usaron de un militar de gran

prestigio, Pétain, que les avalaba sus fechorías.

La nefasta Junta de Defensa, en el año de desgracia de 1939 también necesitó y abusó del prestigioso Julián Besteiro para traicionar nuestra lucha a vida o muerte contra el franquismo y entregarnos atados de pies y manos a los enemigos seculares, para que nos aplicaran la famosa paz, justa y honrosa (vejaciones, encarcelamientos y fusilamientos).

Estos disidentes nuestros también creyeron que si conseguían el beneplácito de al-

gún notable compañero, su golpe podría salir triunfante.

Justificar las causas o motivaciones que han podido llevar al prestigioso compañero a prestarse, admitir, tolerar y justificar esta nefasta acción se nos hace imposible. Cada uno de nosotros tenemos nuestra opinión, pero forzosamente debemos reservárnosla.

Podríamos decir solamente que todos nos vamos haciendo viejos, pero a unos más que a otros se les adelanta el estado de gracia o de "chochez" que nos puede llevar a tomar posturas en desacuerdo con el señorío que nos obliga nuestra joven, pero histórica Asociación.

En otro orden de cosas diremos que ADAR, del brazo de nuestro heredero "Aéreo Popular", hemos organizado un ciclo de conferencias-coloquio, a celebrar cada sábado a las 6 de la tarde en nuestro local social. Lo iniciamos con cada uno de los cinco candidatos a la Presidencia de la Generalitat: H. Barrera, por Esquerra; Josep Benet, por el PSUC (PC); Joan Raventós, por PSC-PSOE; Jordi Pujol, por Convergència Democràtica, y Anton Cañellas, por Centristes de Catalunya.

La primera se celebrará el día 12 de enero y la segunda el 19.

A continuación pensamos que desfilarán el resto de políticos de primera fila de Catalunya, y pensamos, por qué no (al menos lo intentaremos), poderlo extender a las primeras figuras de ámbito nacional.

Intentamos y deseamos que al final de cada uno de estos actos tendremos mejor cartel en estas personalidades y comprenderán mejor la justeza de nuestras peticiones reivindicativas.

También queremos informaros que en el Boletín correspondiente al mes de febrero os incluiremos un modelo de instancia a suscribir por cada uno de nosotros dirigida al gobierno del país, de acuerdo con las directrices y redacción del prestigioso abogado don José M.\* Pi y Suñer.

En el mismo ampliaremos normas y daremos cuantas instrucciones recibamos de nuestro abogado y amigo antes referenciado.

Barcelona, diciembre de 1979.

Por la Junta Directiva,

JAUME MATA

Presidente

## A. D. A. R.

#### Balance de situación de ADAR, cerrado el 31 diciembre 1979

	A	CTI	V O	)					
435.	Delegación Norte-Balear (Ha liquidado por primer trimestre		Pt Pt Pt	as.	25.7 26.8	712,5 712,5 837,5 687,5	0	104.950,— 62.569,82 167.519,92	167.519,82
436.	Delegación Centro	de 1	.979	ni	ha p	agad	lo		0,—
437.	Delegación Valencia. Saldo a su Ha liquidado y pagado a cuenta . Ha liquidado y pagado hasta oc En total			:		187,5 538,-		73.724,50	10.000,—
438.	Delegación Murcia		Pt		21.8	848,–	-		0,—
439.	Alas Plegadas		Pt	as.	36.6	300,-	-		0,—
440.	Cuentas transitorias (Saldo deudor cuenta Icaros) Depósito en Boletín Alas Gloriosas Botellería Bar, en depósito Pagado a cuenta coste nuestro Bol Saldo deudor cuenta carnets ADAF		Pt Pt Pt	as. as. as. as.	100.0 8.0 28.3	.70,- 000,- 000,- 341,- 368,-	_		202.879,—
	En total			,				202.879,—	
	París ha pagado por carnets Barcelona " " " Valencia " " " Murcia " " " Madrid " " "		Pt Pt Pt	as. as. as. as.	21.0 11.0	.00,- )00,- )00,- )00,-	_	~0.100	r.
VACUALITY	En total	•	•	٠	٠	•	::	59.100,—	
570.	,	•	•	÷	*:		:		24.339,—
574.		a .	8	•			٠		282.074,36
	TOTAL DEL ACTIVO	A S I	v o		•	•	(3 <b>-</b> 0)		666.812,18
101.	Fondo Social	:	•		•			848.604,12 185.281,94	663.322,18
740.	Intereses bancarios					*			_3.490,—
	TOTAL DEL PASIVO								666.812,18

De	talle por me	eses de la co	Detalle por meses de la cuenta de "Gastos diversos"	stos diversos			
	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Tota
Material oficina Reparaciones local Relaciones públicas y sociales Apartado correos Rolatio Oficial del Aise	3.389,— 494,— 12.183,— 210,—	7.385,—	7.284,—	5.639,—	14.538,— 7.139,—	1.193,—	39.728 494 30.351
Sellos correo Teléfono Varios Transporte paquetes Copia llaves Felicitaciones de Navidad Libretos Reglamento Régimen interior Calefacción	88, —	319,— 4.117,—	11.274,—	275,—	25,	1.400,— 3.685,— 80,—	915 13.082 7.802 380
Totales	17.580,—	11.821,—	18.558,—	5.914,—	21.702,—	17.387,—	92.962
	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
Suma anterior	1.809,—	3.202,—	369,—	1.115,—		4.487,—	92.962
Relaciones públicas y sociales Apartado correos		ž	800,—	28.191,—	19.350,—	978,47	494 79.670 210
boletin Oncal del Aire	1.533,—	114,—		60,— 4.412,— 175,—	-4.412,-	8.275,— —5.029,— 189,—	915 21.531 2.773 2.277
Copia Ilaves Felicitaciones de Navidad Libretos Reglamento Régimen interior Calefacción	S.		'009			50,— 4.089,— 16.192,— 4.300,—	4.089 4.089 16.192 4.300
Totales	4.812,—	3.316,—	1.769,—	33.953,—	14.938,—	33.531,47	185.281

Para facilitar mejor nuestra labor, se ruega domiciliar el Cobro de Cuotas, ayudas extras u otras entregas a través de "La Caixa", agencia de la calle Padilla, número 271 y a la Cuenta número 3848-02; o bien con giros o pago personal a ADAR, Paseo de la Circunvalación, número 1. Apartado de Correos 2.995. Barcelona-3. Teléfonos 310 63 13 y 310 48 76 (prefijo 93), donde tenéis vuestra casa.

Gracias

## **Buen humor**

Algunas de las muchas anécdotas de nuestra vieja y joven aviación que, sin añadir ni restar ninguna palabra en su narración, según me las contaron os las cuento, con la advertencia que de cuento no tienen nada y de veracidad todo.

#### RECUERDOS

Querida Aviación republicana, ¡cuánto te quisimos!, ¡cuánto te recordamos! aquellos que fielmente te servimos y tan injustamente de ti nos separaron. ¡Quién pudiese volver a tu lado nuevamente, enterrando muy hondo los males pasados y, unidos como siempre lo estuvimos, mirar un horizonte limpio y despejado!

#### Perdidos en el espacio

Nuestra antigua Aviación, de 1920 a 1930, dada su juventud y la de sus componentes, gente decidida y alegre, dio origen a numerosas anécdotas, algunas de ellas verdaderamente ocurrentes y graciosas. Me referiré a la siguiente, ocurrida allá por el año 1925. En aquel entonces se practicaba muy poco la navegación estimada y bastante más la navegación comprobada, que consistía en ir cotejando el plano, que cada cual llevaba, con el terreno que se debía sobrevolar. El empleo de este sistema daba lugar a que a la menor distracción se perdiese la orientación. Esto es lo que sucedió a la tripulación de un avión que se dirigía de Getafe a Los Alcázares (Murcia). Desorientados, trataban de localizar un accidente identificable sobre el terreno a sus pies, cuando el piloto divisó una estación de ferrocarril, punto magnífico de referencia. Advirtió al observador por señas y, cortando motor enfiló hacia la citada estación para pasar junto a ella lo más bajo posible y leer su nombre, maniobra que realizó magníficamente. Volvió a tomar altura y al preguntar al observador por el resultado de su comprobación, éste le contestó: «Me he fijado muy bien y son las once y media». Si al piloto le hubiese valido, habría tirado al espacio a su pasajero.

Estos hechos sucedían dada la ausencia de medios de comunicación entre piloto y observador, pero de una u otra forma, llegaban los aviones a su destino, aunque para ello tuviesen que tomar tierra en un sembrado y preguntar a un labrador: «Buen hombre, ¿estamos muy lejos de Albacete?... o de Socuéllamos... o de Villarrobledo, etc.», y éramos felices, aun cuando volábamos sin paracaídas y, muchas veces sin que funcionasen algunos de los aparatos de a bordo (manómetros, termómetros, cuentarrevoluciones, anemómetros, etc.).

#### Los más sabios del lugar

Efectuaban un curso de ametralladores-bombarderos en la escuela de Los Alcázares un antiguo grupo de suboficiales pilotos. Esta escuela era mandada, en aquel entonces, por el comandante don Társilo Ugarte. Ya en los finales del curso, los alumnos tenían que sufrir varios exámenes, uno de los cuales era el de recepción y transmisión telegráfica en Morse, materia ésta en la que la ma-

yoría estaba «pez». Intentando salir airosos de la prueba, se pusieron al habla con el compañero radio que debía efectuar la transmisión. Este, decidido a ayudarles, les facilitó copia literal de lo que había de transmitirles. Cada cual sacó duplicado de la misma y el día señalado se presentaron todos ufanos a demostrar su sabiduría.

Empezado el examen, a los tres o cuatro minutos se cortó la luz. El jefe de la escuela dio por terminado el ejercicio y ordenó recoger los resultados de cada uno. Al realizar la comprobación y ver que todos habían recibido el párrafo completo sin tiempo disponible para ello, exclamó lleno de gozo maligno: «¡Qué lumbreras tengo por alumnos; no solamente han recibido lo transmitido, sino lo que quedaba por transmitir! ¡Fuera, quedan todos ustedes suspendidos por demasiado listos!».

Cuando el demonio tiene poco que hacer...

LUGAR: Aeródromo de El Vendrell (Tarragona).

FECHA: Ultimos de agosto de 1938, durante la Batalla del Ebro.

Personal: Los jefes del grupo 21, Zarauza y Bravo, y la totalidad de la 4.ª Escuadrilla de I-16 («Moscas»), incluido su jefe, Antonio Arias.

La totalidad del citado personal había declarado la guerra sin cuartel al bigote. No permitían su uso a ninguno de los componentes de esta unidad, ni aun a las visitas. Decían que era un adorno personal ridículo y más en la cara de un aviador. Así que, bigote que descubrían, bigote que cercenaban rápidamente.

En esta situación se presentó —ordenado por la Jefatura de Fuerzas Aéreas, para su alta en el Grupo- un capitán médico, bajito y rechoncho él, con un bigote que hubiese provocado la envidia de cualquier mosquetero. Verle, sujetarle entre tres y afeitarle medio bigote, fue cosa de segundos. Al desprenderse de los brazos que le sujetaban, como una fiera, amenazó e insultó a todos y utilizando el mismo coche que le había llevado a El Vendrell, se presentó ante mí en Valls, pidiendo justicia y el fusilamiento de los culpables. Venía despeinado, con los ojos desorbitados, echando espuma por la boca y con aquel medio bigote que le habían dejado, ofreciendo un espectáculo tan cómico y grotesco, que tuve que hacer verdaderos esfuerzos para no reírme. Me vi y me deseé para poder calmarle, prometiéndole meterme de lleno con aquella «gentuza», que tan poco caballeros demostraron ser. Llamé al barbero para que le desmostachase totalmente y, ya más calmado y atendiendo mis consejos, regresó a El Vendrell. Rápidamente llamé por teléfono a la «gentuza», Zarauza y Bravo, a los que además de reprender «severamente», pedí fuesen lo más amable posible con el médico que les habían asignado y se disculpasen con él.

Transcurridos unos días, hablé con Bravo y me interesé por el médico. Me dio magníficos informes de él, como muy tratable y simpático a más de muy competente y ¡agarrarse!, que ya tomaba parte en todas las diabluras y que era

el mayor delator cuando descubría un bigote.

#### Fatal preguntita

Para que demostrasen su capacidad ante el ascenso a oficiales, los suboficiales pilotos de complemento, se formó un tribunal examinador, presidido por el Infante don Alfonso de Orleans, primo carnal de Alfonso XIII. Este examen era oral. El primero, al que correspondió presentarse ante el tribunal, fue Buenaventura Pérez Porro. Nada más entrar en la sala fue requerido por el In-

fante para el examen de Historia, quien le hizo la siguiente pregunta: «Sabiendo el parentesco que me une a S. M. el rey, ¿quiere usted decirme quién fue mi abuelo?».

Como todos vosotros sabréis, el abuelo del Infante era don Francisco de

Asís, esposo de Isabel II y padre de Alfonso XII.

Ventura, que no esperaba tal pregunta, se quedó desconcertado. Por más vueltas que daba a su cerebro no aparecía quién pudiera ser tal pariente. Transcurridos cinco minutos de espera sin resultado positivo, volvió a preguntarle el Infante: «¿Qué? ¿No da usted con el nombre?», contestando Buenaventura: «Pues no, Alteza». Este hizo salir de la sala a Pérez Porro, anunciándole el suspenso.

Al verle sus compañeros con aquella cara de desconsuelo, indagaron los motivos y Buenaventura, muy cabreado, les contestó: «Nada, que ese señor—por el Infante— no debe saber quién fue su abuelo y trata de averiguarlo

por nosotros».

#### Sorpresa

Allá por los años 1931, 1932 y 1933, en los que gran número de niños eran afectados por la tosferina, la ciencia médica estimó aconsejable volarles, tal vez por considerar que el cambio de aires y de presión atmosférica les fuese favorable. La Jefatura de Aviación autorizó tales vuelos que normalmente eran tres, con intervalos de dos días, a distintas alturas y de 30 a 45 minutos de duración. Los niños eran acompañados por un tripulante, quien les llevaba sentados sobre sus piernas, quedándose la mayoría de las criaturas dormidas a los pocos minutos de emprender el vuelo. El resultado de la original medicación fue realmente satisfactorio, hasta tal punto que incluso un hijo del Embajador de Méjico en España sometió a su vástago a tán insólito tratamiento. Testigos vivientes de estos hechos son, Besonía, Cremades, López Garro y bastantes otros.

La anécdota a que dio lugar la situación narrada fue la siguiente:

Un antiguo piloto había tomado tal respeto a los aviones, que no había medio de hacerle tripular uno. Como era hombre de gran cultura aeronáutica, se le asignó un cargo en la sección técnica, donde desarrollaba una gran labor. Su alergia al vuelo era tan grande que no se asomaba al campo de vuelo por temor a que cualquier aparato en el aire tuviese la ocurrencia de tomar tierra sobre él.

Un compañero, muy amigo suyo, tuvo necesidad de hablarle y, al comprobar que no estaba en su despacho, preguntó por él al sargento auxiliar. Al contestarle éste que su jefe se encontraba volando, fue tanta su sorpresa que exclamó: «¿Pero es que ha cogido la tosferina?». Auténtico, aunque no se citen nombres.

#### Refrán inoportuno

LUGAR: Escuela de pilotaje elemental en Albacete, Aeródromo La Torrecica.

FECHA: Por el año 1927.

Personajes: Un magnífico profesor de vuelos y un alumno piloto (ambos viven).

Transcurridas las seis horas acordadas oficialmente de doble mando sin que el alumno demostrase condiciones para dejarle pilotar solo, fue dado de baja en la escuela.

Aviación, teniendo en cuenta el buen funcionamiento de este alumno en Africa como ametrallador-bombardero, le concedió tres horas más de clase, por si con esto podía completar su enseñanza. Su profesor le comunicó la grata no-

ticia, aconsejándole pusiese la mayor atención en las clases para progresas y así poderle soltar. Al mismo tiempo le advirtió que podía cambiar de profesor de vuelos si así lo deseaba, pues él no se molestaría por ello. El alumno quedó pensativo un momento y respondió así: «Mire, seguiré con usted, pues bien dice un refrán que ¡más vale lo malo conocido que lo bueno por conocer!».

El profesor se quedó dudando entre mandarle a hacer gárgaras o darle las

gracias por su acertada decisión.

Un cariñoso saludo de

26 marzo 1979.

Un viejo aviador

## El gran raid de una patrulla de "Katiuskas" por tierras de España, que aunque parezca mentira fue verdad

Año 1938, Villanueva de la Jara, Tarazona de la M. (...?) Son más de cuarenta años y la memoria a veces falla. Era un caluroso atardecer de verano, bochorno, calima; estábamos en cuarta situación, no iba a haber más vuelos ese día. Unos reposábamos en nuestras camas durmiendo, otros leyendo y otros charlando o jugando al ajedrez. El Jefe de la 4.ª Escuadrilla de «Katiuskas», hoy fallecido, Máximo Ricote, nos anuncia que se ha recibido orden de que una patrulla vaya a efectuar un servicio de bombardeo por la zona de Don Benito, en Extremadura. Los encargados de la misión son nueve chavales jóvenes como todos y llenos de entusiasmo. Vamos al campo que parecía una parrilla, el suelo ardía por el calor. Estábamos deseando despegar para encontrar aire más fresco. Subimos al aire, se forma la patrulla y el «cerebro» del avión de cabeza señala el rumbo al mejor «Chofer Ilustrado» de todos los tiempos; los otros dos aviones nos siguen en perfecta formación. El calor sigue siendo agobiante. Llegamos al objetivo sin protección de caza, como muchos servicios realizados por esa zona, cumplimos la misión encomendada e iniciamos el regreso a nuestra base. Yo, el «cerebro» del avión, señalo el nuevo rumbo de regreso, pasando por la vertical de Ciudad Real. Con la ruta trazada y a la velocidad de crucero que íbamos, a los quince minutos de vuelo pasaríamos por Ciudad Real, donde debíamos cambiar de rumbo nuevamente para dirigirnos va directamente a nuestro aeródromo. Con todos los cálculos perfectamente realizados, la velocidad correcta y la aguja de la brújula clavada en el rumbo, el «cerebro del avión» se acomoda como si estuviese en un sofá, piernas estiradas, cabeza apoyada en el respaldo, somnoliento, se dedica a meditar profundamente en lo bella que sería la vida si no hubiera guerra entre los hombres, si el odio, diese paso al amor. No penséis mal, no me dormí, estaba demasiado incómodo para ello, simplemente no miraba a la tierra, la calima impedía ver poco más allá de nuestras narices. A los quince minutos de nuestro cronómetro de a bordo, Jaeger, debía estar Ciudad Real a nuestros pies. No veo Ciudad Real ni cerca ni lejos. Ha desaparecido. Señalo a mi «Chofer Ilustrado» el cambio de rumbo previsto en ese punto y dejo de contemplar el cielo para fijar la vista en la tierra. Todo me es desconocido. ¿Estaré en España? Le digo a mi «Chofer Ilustrado», que por cierto es catalán aunque sólo se le nota cuando habla: «Noi, estic perdut». Yo sov de Madrid, aunque al hablar no se me note. Mi querido «Chofer» me contesta que él tampoco sabe dónde estamos. El ametrallador, vasco para más señas, también ignora si el río que vemos por nuestra izquierda es el Záncara o el Nervión. Le digo que con la mano haga señas a uno de los

aviones que formaban con nosotros para que pase delante. El ametrallador, en perfecto éuskera, hace esta indicación a uno de los puntos, señalándole con el brazo que ocupe el mando. Volamos bajo, la calima apenas nos dejaba ver más allá de nuestras narices. Yo pienso que el «cerebro» del avión que habían ocupado el puesto de cabeza sabía dónde estábamos y nos llevaría a buen puerto, pero... de repente una nube de antiaéreos nos deshacen la formación, cada avión sale como puede por un sitio. Perdemos la formación y de vista unos a otros, el estado del tiempo lo favorecía. «Escolta noi, dóna'm el rumb», grita mi «Chofer ilustrado». Le señalo rumbo 90° y subimos, perseguidos por los antiaéreos, todo lo que puede nuestro buen «Katiuska». La orografía es montañosa. ¿Serán los Pirineos? ¿Serán los Montes Universales? ¿Será Sierra Nevada? Pueblecitos minúsculos allá abajo. Pregunto al piloto si esos pueblos son catalanes y me contesta que no, porque no ve a nadie bailando sardanas. El ametrallador me dice que vascos no son, pues no oye ni ve a nadie cantando o bailando zorcicos. Tal vez el calor en tierra hace que no haya nadie en las plazas de los pueblos bailando la jota. Seis mil metros de altura y algo en la lejanía que parece el mar. Sí, es el mar. Allá veo Villarreal, un pueblo cercano a Castellón que el día anterior había estado bombardeando. Por fin sabía dónde estaba. Cálculos y rumbo a Liria, ya que, dada la hora, no habríamos llegado a nuestro aeródromo con luz de día. Tomamos tierra en Liria. Nos recibió el gran Zarauza, paisano y amigo de nuestro ametrallador. Estaba muy contento ese día, pues había conseguido doblar la punta de la hélice de su «Mosca» en vuelo rasante sobre el campo. Hasta el perro que tenía demostraba su alegría saltando, cuando Zarauza disparaba su pistola al suelo. Nuestra escuadrilla no tenía aún noticias de los otros dos aviones, podéis figuraros mi estado de ánimo al no saber si mis seis compañeros habían sido derribados o se habían estrellado contra una montaña por culpa del «cerebro del avión», si algo de esto hubiese ocurrido, no sé qué habría hecho, tal vez el gran Zarauza, al verme, trató de distraernos contándonos esa anécdota y otras más.

¿Qué fue de los otros aviones? Bien, uno de ellos en vuelo rasante, la tripulación con los ojos abiertos como platos, tratando de ver en las casillas de peones camineros los letreros de las carreteras. «¡A Teruel, 38 km», gritaba el ametrallador. «¡A Cuenca, 127 km», chillaba el «cerebro». «¡A Valencia, 201 kilómetros!», murmuraba el «chofer ilustrado». Por fin encuentran la casilla de peón caminero, el hombre regando un rosal, su mujer barriendo la puerta. «¡Yo me bajo a preguntar!», decía el ametrallador. «No es necesario», contestó el «cerebro». «¡Ya veo los kilómetros que nos separan del aeródromo!». «Sigue la carretera sin salirte de la cuneta», ordena el «cerebro» al «chofer ilustrado»; por fin, con muy poca luz, toman tierra felizmente e informan de lo sucedido.

El otro avión siguió volando; ya no saben dónde están, dan vueltas y más vueltas, tratando de reconocer el terreno. Por fin ven un campo de aterrizaje, no es muy grande, pero el avión no lleva carga y poca gasolina. Se acuerdan del refrán que dice «Preguntando se llega a Roma» y toman tierra, tranquila y felizmente. Sale un soldado a su encuentro y después del «Buenas tardes» preguntan: «¿Dónde estamos? ¿Cómo se llama este aeródromo?». El soldado les contesta el sitio y dicen: «¡Vaya! ¡Menos mal que estamos en zona republicana!». Presto, el «cerebro» calcula el rumbo para ir a su base y reanudan el vuelo, previo aviso telefónico de que reanudan el viaje para que les esperen en el campo. El aeródromo es un ascua de luz, todos los turismos, los autocares, las puestas en marcha hasta los mecheros y las cerillas de los fumadores, encendidos para iluminar el campo y el «Katiuska» toma tierra felizmente gracias a la pericia

del «chofer ilustrado». El tercer avión, en el que iba el «cerebro» responsable de lo que pudo ser una tragedia, llegó al día siguiente procedente de Liria, donde pasamos la noche con nuestros queridos amigos y compañeros de «Moscas».

Al día siguiente de este «Gran Raid» fuimos a un servicio de bombardeo por la zona de Teruel y, caso insólito, no hubo defensa antiaérea por parte de los nacionales, ya que estaban ocupados en el traslado, según informaron de tierra, de todas las posiciones artilleras, porque la tarde anterior un «Katiuska» había recorrido todo el frente de Teruel, sin duda para ellos, en misión fotográfica de reconocimiento. También este mismo día, por la tarde, hice un servicio a Extremadura, a la misma zona del día anterior; entonces comprobé que mi brújula estaba tan descompensada en el rumbo de vuelta que el río que yo creía el Záncara era, ni más ni menos que el gran Tajo; esto no justifica a ninguno de los tres «cerebros», ya que unos confiando en los otros dejaron, como vulgarmente se dice, la casa sin barrer.

Rafael Ballester Linares

Nuestro amigo Patrick Laureau de Toulouse, autor del libro «L'Aviatión Republicaine Espagnole» nos comunica que el día 29 de marzo, sábado, nos presentará la nueva edición en español de su libro que en dos tomos amplía considerablemente la 1.ª edición, prácticamente agotada.

Se trata de una obra del mayor interés para todos los aficionados y los amantes de la Historia. Un libro importante que creemos es indispensable en todas las bibliotecas.

Su precio oscila alrededor de las 4.000 ptas.

Para más completa información podéis dirigiros a:

Patrick Laureau 367 route de St. Simón 31300 Toulouse France.

Necesitamos para el museo urgentemente una foto de Antonio Urzaiz, Manuel Cascón e Ismael Warleta.

> Antonio Vilella Delegado de Acción Social

### Es Historia

# Sariñena, en agosto de 1936

La emisora de Alas Rojas en el frente de Aragón

El día de mi llegada al aeródromo, 5 de agosto de 1936, estaba allí el que entonces era director de Radio Barcelona y que lucía dos magníficas estrellas de teniente, pues según él mismo dijo, era teniente de Complemento de Transmisiones. Se llamaba Sánchez Cordobés, e iba a montar una emisora de radio para el campamento.

Dicha emisora emitía en onda corta de 42 metros; como operadores actuaban Junyent y Pestaña, este último hijo del célebre Angel Pestaña. A la radio se le destinó una tienda particular e inmediatamente se montó la antena

aprovechando el poste de la bandera del campamento.

El único servicio de utilidad que en estos primeros tiempos prestó nuestra emisora, provista, claro está, del correspondiente receptor, fue la información meteorológica, si bien ésta no se utilizó en su debida forma, ya que los partes no se recopilaban para establecer los datos ni la previsión meteorológica de la región.

En cambio, gracias a la citada emisora, se había podido montar un servicio de comunicación con Barcelona, dando el parte diario de Aviación. Por otra parte, los pilotos, observadores y demás personal volante, podían comunicar a sus familiares en Barcelona que estaban sin novedad o pedirles que les mandaran cosas. Yo utilicé este servicio una vez.

Fue la emisora del aeródromo la que dio a conocer a toda España el nombre de la Escuadrilla de «Alas Rojas», que es por el que se conocía a la 3.ª Escuadra destacada en Sariñena, frente de Aragón, durante los primeros meses de la guerra. Las emisiones empezaban con esta frase: «¡Atención! ¡Atención! Habla la emisora de Alas Rojas instalada en el frente de Aragón».

A su vez, el magnífico aparato receptor con que estaba dotada la estación nos permitía estar al corriente de los acontecimientos de todo el mundo, oír las emisoras que llevaban las distintas columnas y recoger también lo que decían las

radios enemigas.

Como consecuencia de ello, la tienda de la radio se convertía hacia el atardecer, en un lugar de reunión donde nos concentrábamos para cambiar impresiones, escuchar música, etc. Pestaña era incansable ante el micrófono; se pasaba horas y horas dando noticias, buscando estaciones, llegando a establecer contacto con las de la zona Norte, tanto de Vizcaya como de Santander y Asturias. También llegamos a hablar con San Sebastián.

Pestaña llegó a establecer lo que él llamaba «la rueda» entre varias estaciones emisoras de las distintas columnas como la de Torres Benedito, que estaba sitiando Teruel, la Ortiz que estaba sitiando Belchite, la Carlos Marx que estaba en el sector de Tardienta, etc. Empezaba a llamar una, dando sus noticias, las demás escuchaban, después hablaba otra, etc., y así sucesivamente. Yo

no veía ninguna utilidad práctica.

Una vez se enzarzó una discusión tremenda con radio Jaca. Pestaña emplazó al «speaker» de Radio Jaca, que debía ser algún militar o falangista, para que si se tenía por valiente, que contestara. Naturalmente, Jaca contestó inmediatamente y nos cubrió de insultos, a los cuales nosotros contestamos con otros

mayores y el resultado fue que el comandante Reyes prohibió que se repitieran estas tomas de contacto con el enemigo.

Una tormenta que nos cuesta más bajas que un bombardeo enemigo

La tarde del 10 de agosto, después de salir a efectuar servicio los «Breguet», el cielo comenzó a oscurecerse y cargarse de nubes con gran rapidez; en menos de cinco minutos la tormenta que venía del Norte cayó sobre el campo donde estábamos con los mecánicos asegurando los aparatos con estacas y barras de hierro; se clavaba una debajo de cada ala, que se ataba a la misma mediante unas cuerdas, se clavaba una tercera al lado de la cola, quedando así el aparato sujeto para aguantar un viento normal. Empezó a llover a cántaros, cayendo una verdadera manga de agua. Nos metimos en las tiendas mientras el campo se convertía en un lago. Pero empezó a arreciar el viento y pronto se oyeron los gritos de «a los aparatos», a los aparatos», puesto que amenazaban desprenderse de las amarras. Me lancé junto con otros fuera de la tienda y nos agarramos al primer avión que encontramos y que ya iba a la deriva; era el Potez 43 del Aeroclub de Sabadell que había traído Picanyol.

El campo presentaba un aspecto fantástico, pues a través de la cortina de agua se veían unos cuantos aviones balanceándose, que a veces se levantaban y que orientados de cara al viento, habían retrocedido, a pesar de los esfuerzos de los mecánicos, pilotos y observadores, que se aferraban a las alas y colas de

los mismos.

Yo, como he dicho, empecé ayudando a lo de la Potez, pero como éramos pocos, el viento nos dominaba de tal forma que, levantando el aparato, lo hincó de cola en el suelo y allí se quedó. A duras penas tuvimos tiempo de agarrar al Vickers que, arrastrando a ocho hombres, se nos venía encima. Parece mentira que aquella enorme mole, por así decirlo, se viera falta de peso y arrastrada a favor del viento, salió del límite del campo, montándose en un terreno labrado. Luego, una ráfaga de viento más fuerte levantó al Vickers junto con los que lo agarrábamos a dos metros de altura, hincándose también de cola en el suelo, rompiéndose el timón de profundidad y el extremo de un ala.

Empezó a granizar con una fuerza tal que no tuvimos más remedio que guarecernos detrás de la garita del centinela de la entrada del campo, que estaba allí cerca, donde nos juntamos formando un verdadero racimo humano; el

suelo quedó cubierto de granizo.

En cuanto pasó la tormenta, con tanta rapidez como había venido, pudimos observar los destrozos producidos. De cuatro tiendas sólo dos habían resistido el viento, entre ellas la nuestra, pero las otras dos habían sido precipitadas contra el suelo mojándose la tela y calándose además los utensilios que contenían; la cocina también resultó averiada y desde luego, el terreno convertido en lago.

Por lo que se refiere a los aparatos había entonces en el campo dos Breguet, un Vickers, una avioneta Potez y un Nieuport que estaba en reparación; los dos Breguet que estaban anclados con la cola en dirección a la tormenta quedaron con las alas clavadas en el suelo, habiéndose partido el montante de las mismas. El Vickers y el Potez inutilizados, como ya hemos dicho, el Nieuport que se estaba reparando, quedó volcado a 20 metros de donde se encontraba y una avioneta Caudron Luciole quedó también volcada e inservible.

He de hacer constar que no ayudó ningún miliciano de los que se encontraban en el campo, ya que ellos no se movieron de sus tiendas durante la tormenta. Fue un accidente que el comandante Reyes no estuviera aquella tarde. Al oficial de guardia le pilló la tormenta en el pueblo de Albalatillo, por lo que no se enteró de lo ocurrido hasta la vuelta.

Ni que decir tiene que sentíamos intranquilidad por la suerte que hubieran podido correr los compañeros que estaban volando en aquellos momentos, puesto que nos figurábamos que con una tormenta de tal violencia era casi imposible que hubieran salido sin percance de ella. Respiramos aliviados cuando al cabo de una hora vimos llegar, uno tras otro, todos los aparatos que habían salido, los cuales aterrizaron sin novedad.

Los observadores nos contaron que había habido mucho meneo y que a Roig se le metió el aparato en barrena, saliendo de ella gracias a su pericia. Dijeron que al llegar les había costado identificar el campo ya que observaron que los aparatos estaban fuera de sitio, algunos fuera del campo, así como que las tiendas también se encontraban distintamente colocadas.

#### El montaje del barracón

En el aeródromo había una serie de piezas de madera que no podían pertenecer más que a un barracón desmontado. Los milicianos, aprovechándose de largueros y de los costados del barracón se habían ido construyendo chabolas y tiendas que no ofrecían resguardo al viento ni tenían la capacidad que hubiera

tenido el barracón completo.

El teniente «el Dibujante» me preguntó si en mi calidad de ingeniero no lo podía montar, a lo que dije que probaría, aunque fracasé por completo. Primeramente faltaban piezas que, según supe después, estaban en la estación de Sariñena. Pero esto no hubiera sido obstáculo para montarlo; la dificultad estribaba en que los milicianos no querían trabajar, y como eran las primeras semanas, todavía se oía aquello de que ellos habían venido a tirar tiros y hacer la guerra, pero no para trabajar y montar barracones, y como el comandante Reyes no estaba para meterse en estos detalles y no había un segundo oficial que se encargara de los mismos, el barracón quedó sin montar hasta que al cabo de un mes, habiendo mejorado bastante la situación, el alférez Andrés Jiménez organizó un grupo de milicianos para el montaje.

Se recogió parte del material que había en la estación de Sariñena y empezamos el montaje del barracón. Como medía 40 metros, lo montamos en dos elementos de 20 metros cada uno y establecimos una división dentro de cada uno de ellos. Una mitad quedó destinada al personal volante y mecánicos y la otra para almacén y dormitorio de milicianos, pero estos últimos prefirieron las tiendas. Las nuestras se destinaron a enfermería y otros menesteres, construyéndoseles una pared circular de obra, quedando así mejor protegidas contra el agua y el viento. Nosotros nos instalamos en el barracón y al lado del mismo

montamos un cobertizo que nos sirvió de comedor.

#### Los baños en el río

En la llanura en que estaba instalado el aeródromo hacía un calor insoportable; menos mal que teníamos el río Alcanadre a menos de 1,5 km de distancia, puesto que pasaba por Albalatillo y podíamos refrescarnos bañándonos en él.

No era sólo el calor el que era insoportable, sino también los mosquitos, pero contra ellos no encontramos remedio, y a la puesta del sol bandadas de ellos invadían el campo y las tiendas, no dejándonos tranquilos. Andábamos dando manotazos, comíamos dando manotazos y dormíamos dando manotazos,

pero los mosquitos seguían como si tal cosa.

Para ir al río utilizábamos dos procedimientos: cuando podíamos fletábamos uno de los numerosos coches que prestaban servicio en el aeródromo y que pertenecían a algún piloto u observador (en esta fecha todavía los coches eran



Grupo de pilotos, aviadores y observadores en el campo de aviación de Sariñena, en agosto de 1936. De izquierda a derecha. De pie: 1. (?). 2. Francisco Cabré Rofes. 3. (?). 4. (?). 5. Rodolfo Robles Cezar. 6. (?). 7. Mariá Foyé Ráfols. 8. Manuel Bengoa. Sentados: 1. Antonio Salueña Lucientes. 2. Faustino Ferret Aguilera. 3. Aguirre. 4. (?). (Archivo Viuda Foyé.)

Noтa: Si algún lector reconoce a alguno de los aviadores no identificados, comunicarlo, por favor, a la redacción de este Boletín.

particulares y habían sido requisados para uso particular, estando sin organizar los transportes de Aviación). Si no encontrábamos ningún coche a mano, no teníamos más remedio que darnos la caminata por la carretera de Albalatillo y de allí al río, con el inconveniente de que a la vuelta llegábamos al campo tan acalorados como cuando salíamos.

El coche que solíamos coger era un magnífico Rolls de turismo, pintado completamente de blanco que, requisado por los milicianos, había sido puesto al servicio del campo de aviación. Con Robles y con los de la estación emisora, Pestaña y Junyent, hacia las doce de la mañana, utilizando el permiso que nos había sido concedido por el comandante Reyes, nos llegábamos al río dando tumbos en los numerosos baches de la carretera. Nos bañábamos en un recodo del río donde el cauce era más profundo y allí lucíamos nuestras habilidades

natatorias, no sin darnos de cuando en cuando algún que otro golpe con las piedras del fondo.

Desde luego, a los habitantes del pueblo les parecía algo raro eso de que

nos bañáramos.

Juan J. Maluquer Operador de Breguet Escuadrilla «Alas Rojas»

Extractado del libro en curso de publicación La Aviación de Cataluña en 1936, de Editorial San Martín, Puerta del Sol, 6, Madrid-14. La edición catalana se titula L'Aviació de Catalunya, els primers mesos de la Guerra Civil, Editorial Pòrtic, Marqués de la Argentera, 17, Barcelona-3, 1978.

# Cuenta atrás de un piloto

En el mes de marzo se cumplió el 40 aniversario del relato que a continuación expongo:

Destino eventual Valdepeñas, Escuadrilla 1.ª, mandada por José Gonzá-

lez, Grupo 30 de bombardeo ligero ("Natachas").

Nuestro mando inmediato ordena el traslado de nuestra escuadrilla a Tomelloso (Ciudad Real) en los primeros días de marzo. Objetivo según mi opinión: ¿Descansar quizá para reflexionar el cariz que va tomando la guerra? No sé. Lo que fue seguro es que durante unos días no estábamos pendientes de efectuar servicios de guerra. Libertad completa para actuar a nuestro capricho durante el ocio a que estábamos sometidos.

Visitas constantes y asiduas a bares, tabernas, bodegas, casas públicas,

etcétera. Unas vacaciones inolvidables y de gratos recuerdos.

En lo que respecta al personal volante, pilotos, observadores, bombarderos, casi todos tuvimos buenas relaciones con la juventud, especialmente con el sexo femenino. No juzguéis en demasía la intimidad, pero sí la camaradería, pues a cualquier hora del día y por cualquier rincón de la localidad nos encontrábamos riendo en grupos más o menos compactos, haciendo cada uno la improvisación de chistes, anécdotas y chascarrillos para el regocijo de todos.

Vienen a mi memoria tales recuerdos y, por tanto, quiero hacer partícipe a toda nuestra Asociación de Aviadores de la República una anécdota sucedida al que suscribe y a mi compañero y entrañable amigo García Alonso:

El último día de nuestra estancia en dicha localidad fuimos invitados a una cena en la casa propia de dos amigas y hermanas y en cuya recepción se hallaba presente la madre de ellas y un tío (el padre se hallaba movili-

zado o voluntario en el ejército republicano).

Como es natural (aunque no he tenido oportunidad de esta índole) se empezó a hablar amenamente de muchos temas y, entre ellos, del desarrollo de la guerra. El familiar de nuestras amigas aseguró que la guerra quedaría totalmente terminada para finales de mes, por lo que nos invitaba de nuevo a un gran banquete. También aseguró dicho señor, que al día siguiente de la recepción que estábamos celebrando, seríamos trasladados a algún aeródromo de las cercanías de Cartagena, ya que en dicha ciudad las cosas estaban

revueltas de tal forma que no se sabía con exactitud qué fuerzas estaban al mando de la plaza.

Sorprendido extraordinariamente le dije:

—¿Cómo puede asegurar tal noticia si nosotros, que somos parte interesada, no sabemos nada y según usted mañana nos vamos de esta población?
—¡Ah! —respondió—. Confidencias.

No quise extender el comentario, ya que hubiera podido dar lugar a una

discusión discriminatoria del protocolo en que nos hallábamos.

Pues bien, exactamente al día siguiente se nos requiere a primera hora para que recojamos nuestras cosas del hotel en que estábamos alojados, pues había traslado de la escuadrilla.

No nos notifican el destino y una vez en el aire se pone rumbo a San Pedro del Pinatar. A mi compañero piloto García Alonso y a otro piloto, Gandía, se les deja en tierra por no haber tantos aviones como pilotos.

Al aterrizar y sin haber descendido del avión, viene corriendo un armero que había llegado con antelación (el cuerpo tren salía con 6 u 8 horas de adelanto) y me dice:

—No baje, hay que cargar con urgencia los aviones de bombas y repostarlos para actuar sobre Cartagena, pues se han sublevado las fuerzas.

¡Qué sorpresa tan sorprendente! No se llegó a bombardear Cartagena, aunque en días posteriores tuvimos que hacer reconocimientos en el mar y bombardeos a la flota enemiga que merodeaba por el puerto de Cartagena con la idea de desembarcar tropas.

Durante unos días permanecimos en este aeródromo de San Pedro del Pinatar y alojados en una casa "chalet" donde se decía que había muerto

Emilio Castelar.

En uno de los últimos días de nuestra estancia nos reunió el Jefe de la Escuadrilla para hacernos saber que el mando superior, habiendo contactado con las fuerzas de Franco sobre armisticio y habiéndose llegado a un acuerdo, ordenaba que los aviones republicanos tomasen tierra en zona nacional y que a nosotros nos tocaba tomar tierra en Tablada (Sevilla). Uno de los pilotos y quizás el más caracterizado por estar más al tanto de los acontecimientos de la guerra, García Genovés, recriminó a nuestro jefe, diciéndole que era un iluso, puesto que él sabía confidencialmente que no había armisticio y que, por tanto, su avión no tomaría tierra en Tablada, sino que pondría rumbo a Argelia. La mayoría nos solidarizamos con García Genovés.

No hubo lugar a grandes polémicas y así quedó la cuestión. A los dos días y siendo las seis de la mañana, aparecieron por nuestra residencia los mandos de una división del Ejército de Tierra y que pertenecían al Cuerpo que mandaba el coronel Galán. Nos intimidaron para que abandonásemos España que ellos nos acompañarían y que, para evitar desmanes entre el personal (solamente nos habían convocado a los pilotos), no dijésemos nada a los observadores, puesto que las plazas del avión las ocuparían ellos. Por mi parte diré que con la prudencia necesaria contacté con algunos de mis compañeros observadores, diciéndoles:

-Preparaos que nos vamos.

Era el 28 de marzo. Nos trasladamos cada piloto a su avión; allí se hallaba una escuadra de soldados y algún Comisario, cabo o sargento, para evitar que nadie tocase el avión hasta que llegase el comandante.

A mi avión llegó el capitán o comandante Tapia (supe su nombre en Orán) y ordenó la retirada de la escuadra. El bombardero y compañero des-

conectó las espoletas de las bombas para lanzarlas y evitar, así, el peso de las mismas y no tener que lanzarlas al mar, a la vez que se aligeraba la carga del avión. Con las prisas, quedó una agarrada, que la dejamos, pues

no suponía riesgo al aterrizar.

Llegó el camión "trinquete" de la puesta en marcha y desde la cabina ordené que quitaran los calzos. Subieron a bordo el bombardero, Tapia y un Comisario político. Despegué como pude. Los mecánicos y armeros, al advertir que era una fuga al extranjero, hicieron circular por el aeródromo a todos cuantos vehículos disponían, al objeto de impedir, si podían, que los aviones despegaran.

Ya estábamos en el aire. Ya éramos libres de nuestra entrega y la de los aviones al ejército de Franco. En el mar divisamos unos barcos, y siendo nuestra ruta la vertical de ellos, los rodeamos para evitar cualquier agresión

sobre nosotros.

Llegados a Orán quedó terminada la profesión efectiva de piloto y los servicios de guerra, con la odisea vivida los últimos de la guerra de España.

Lanaja (Huesca), 16 agosto 1979.

Emilio Gazol Abad Piloto de Aviación

# VILKIN

Piloto de la 1.º Escuadrilla de "Moscas", de la primera promoción de Kirovabad. Su verdadero nombre es Jaime Velasco, nacido en La Habana, de padres españoles.

Mediana estatura, complexión débil, dolicocéfalo, cabello castaño claro, generalmente corto o cortado al cero, rostro enjuto, barbilla puntiaguda algo saliente, los incisivos adelantados, descansaban levemente sobre el labio inferior. Las manos pequeñas y muy alargadas, 19 o 20 años. En el aeródromo solía ir descalzo. Decía que si el hombre descansa sobre sólo dos extremidades, el contacto con el suelo debía ser máximo. Lo exige así la Naturaleza. Era frecuente encontrarlo subido a un árbol, sentado en cuclillas y abarcando las rodillas con los brazos, descansando la barbilla sobre las manos entrelazadas. Su higiene no era exagerada, ni mucho menos.

No fumaba, ni le interesaban las golosinas y las diversiones. Estático o paseando, siempre reflexivo, era su actitud habitual. Nada huraño, sin embargo. Con los compañeros era cortés y risueño. Muy independiente, su tema de conversación se orientaba siempre en defensa de la dignidad humana y

el respeto a la Naturaleza.

Sustentaba, también, ciertas teorías sobre innovaciones técnicas para mejorar las performances y economía en el avión. Puesto que los planos son los que mayor resistencia oponen al avance, convenía retractarlos en vuelo y plegarlos un poco hacia atrás, mediante un mecanismo que conservaba rígida la vida maestra y articulaba un movimiento del plano. Otra innovación que defendía era la modificación del morro del aparato, desplazándolo para altas velocidades, aprovechando la postura de morro bajo que adopta el

avión a gran velocidad en vuelo horizontal.

También había desarrollado un estudio que llamaba el "avión-tubo", consistente en carenar el motor, de forma que la hélice, de pequeño tamaño, girara en el interior de la carena cilíndrica, a modo de turbina. Así, encauzaría la vena de aire, aumentando el rendimiento.

Era muy conocido por estas chaladuras; muy divertidas para todos los

pilotos, que ninguno rebasaba los 22 años.

En ocasiones coincidían en el mismo aeródromo con alguna de las dos escuadrillas de rusos. Estos se interesaban vivamente por las teorías de Vilkin. Todos ellos rebasaban los 30 años y escuchaban a Vilkin con la mayor atención y sólo alguna vez le interrumpían con alguna pregunta.

Un día Claudín supo, por el armero, que Vilkin no había disparado un

solo cartucho de sus ametralladoras desde que estaba en la escuadrilla.

Estábamos en guerra y muy escasos de material para permitirnos lujos. De modo que lo relevó de su puesto.

Parece que estuvo unos días con el gran científico Herrera. Pero tampoco

allí encontró su puesto.

Después de la guerra, en 1939, coincidimos en el campo de concentración de Gurs (Basses Pyrénées). Vestido casi con andrajos, con el chaquetón de cuero y zuecos sin calcetines, aspecto mugriento, Vilkin permanecía casi ajeno a la situación. Tan cortés como siempre, respetaba incluso a los piojos como criaturas de la Natura y ni siguiera se rascaba.

Allí mantuve largas conversaciones con él. Me hablaba de su preocupación por el constante aumento del consumo de energía con el avance de la técnica, que llevaría a la Humanidad a deteriorar gravemente el equilibrio biológico del Mundo (hoy diríamos ecológico). Soria y Subirós, los dos muy inteligentes, discutían con Vilkin aportando cifras sobre la energía radiante que envía el Sol a la Tierra; pero Vilkin, con un ligero pliegue vertical en el entrecejo, les rebatía argumentando que la fracción de radiación aprovechada por la troposfera en el metabolismo vegetal y animal, así como en la evaporación y otros agentes, llegaría a ser inferior a la consumida por el hombre.

También allí me informó de una nueva teoría de propulsión para aviones, basada esencialmente en el viejo soplete del fontanero (he aquí el motor de reacción). En el verano de 1939 recibió la documentación y marchó a Cuba.

Muchos años después, cuando vi en los periódicos la descripción de los Mig-15 de Corea, con sus planos replegables que les daban una espectacular superioridad en velocidad sobre los Sabre, vi en ello el talento de Vilkin. También en el relativamente reciente Concorde.

¿Y los serios problemas ecológicos y de escasez de energía que estamos viviendo?

Luis Sirvent

Madrid, 25 julio 1979.

## AYUDAS

Una vez más recordamos a todos los compañeros nos informen de quién necesita ayuda, sea en metálico, sea en conseguir una plaza en una residencia. Donde no pueda llegar la Junta Delegada respectiva, llegará la Junta Directiva. Actualmente se gestiona el ingreso de un compañero en una residencia del Ayuntamiento de Barcelona, la Delegada de Acción Social nos ha prometido atender rápidamente cualquier solicitud.

Y si hay alguien que resida en el extranjero y no pueda sufragarse el viaje, nuestro Ayuntamiento nos ayudará a repatriarlo.

# HOMENAJES

A don José M.ª Socías Humbert, artífiçe en la obra de consecución de nuestro local social, y a su esposa, se les tributó un cálido homenaje en un restaurante del puerto. Como invitados de honor asistieron: Ladislao Duarte, que fue comandante de la 4.ª escuadrilla de «Chatos», acompañado de su esposa Valentina, que residen en la URSS y que nos han visitado por primera vez después de 40 años.

Fueron también nuestros invitados don Antonio Figueruelo, Delegado de Protección Ciudadana y de Bomberos de Barcelona, y su esposa.

Hubo discursos y en ellos se patentizó el afecto y agradecimiento de ADAR a los homenajeados. El acto reafirmó la fraternidad entre todos los asistentes.

## **PETICIONES**

Para el Museo necesitamos: Insignias de cualquier especialidad. Fotos de la guerra de cualquier tema y documentos originales o fotocopias; debemos crear un archivo digno de ADAR.

Necesitamos la colaboración de compañeros para preparar los múltiples detalles de la Asamblea General.

Don Enrique Pereira y don José Jové piden libros y revistas para la Biblioteca. Esta va adquiriendo tal importancia que nos llena a todos de satisfacción ver cómo se van colmando las estanterías de libros y revistas interesantes y de gran valor. Os invitamos a visitarla, a gozar de su contenido y a rellenarla.

Hacemos un llamamiento a todos los compañeros para que acudáis al local con más frecuencia; necesitamos vuestra colaboración, vuestras críticas, vuestras sugerencias y vuestra presencia. En vuestra casa encontraréis un bar-restaurante con ambiente acogedor, un museo, que se enriquece cada día con cuadros y fotos de los hombres más prestigiosos de nuestra Aviación y que son y serán cada día más importantes en la Historia de España.

Compañeros, dar vida al local con vuestra presencia. ADAR somos todos juntos, sin que deban desaparecer nunca la cohesión y fraternidad, que sólo fortalecerán si somos capaces de practicar entre nosotros y en el más alto grado la Democracia. No olvidemos aquellas palabras de nuestro querido Senador y amigo don Javier Paulino, «que los Aviadores de la República en 40 años no cometieron bajezas». ¡Ojalá seamos capaces de mantenernos en esta línea 40 años más!, y cuando estallen conflictos entre nosotros, lo cual es normal en toda comunidad, los resolvamos dentro de casa, discutiendo y razonando con la serenidad y fraternidad propias de auténticos Aviadores de la República, Paladines de aquellos principios por los que tanto luchamos y tantos murieron. La Libertad, la Democracia, el Deber y el Honor.



