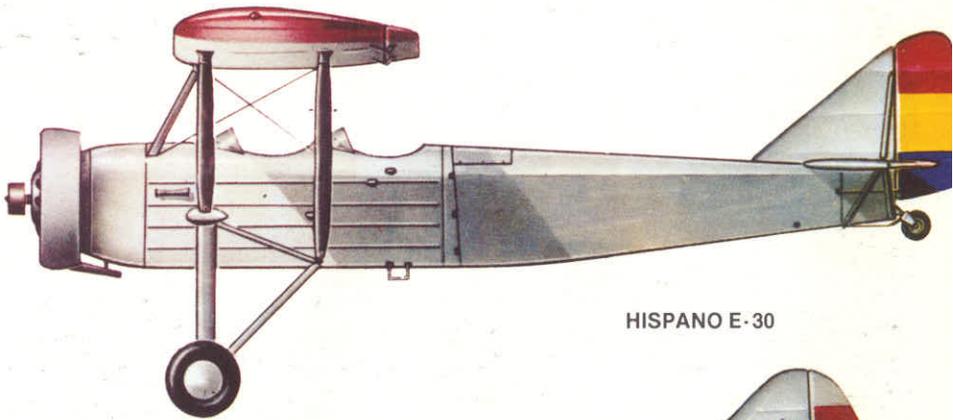
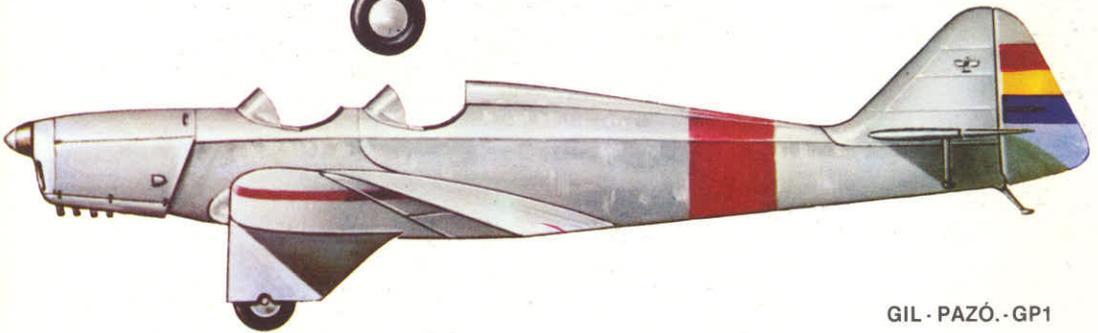


# ALAS GLORIOSAS

---



HISPANO E-30



GIL - PAZÓ.-GP1

---

## BOLETIN INFORMATIVO 33-34

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



Hispano E-30 en vuelo



Hispano E-30, tumbado a causa de un fuerte golpe de aire.



Hispano E-30, con la torreta-soporte de ametralladora en la cabina trasera del observador.

# ALAS GLORIOSAS



## BOLETÍN INFORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA A.D.A.R.

Paseo de la Circunvalación, 1  
Apartado de Correos 2995  
08003 - BARCELONA

Número 33-34

MAYO · JUNIO · JULIO · AGOSTO 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  
Lidio Meco  
León Valeriano Montoya  
José Jové Alujas  
José Torrecillas  
José Martí Samper

Juan J. Maluquer Wahl  
Basilio García Moraleda  
R. Aresté  
Patrocinio Romero Vallhonrat  
José Veguillas Larios

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

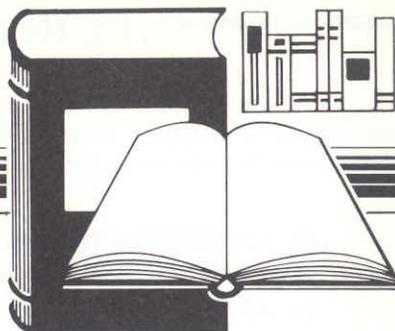
IMPRIME: PRISMÀTIC A.G. - BEETHOVEN, 38 - TERRASSA - DEPÓSITO LEGAL: B-9.805/1979

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

# sumario

	Página
Biblioteca . . . . .	3
Necrológicas • Agradecimientos . . . . .	4
Temas aviatorios . . . . .	5
Documento gráfico • Exposición de pinturas . . . . .	6
En memoria a un compañero que dio su vida por España .	7 - 8
Estadística. . . . .	9 - 10
¿Mañana, qué? . . . . .	11-12
Nuestros viejos aviones: Hispano E-30 y Gil Pazó GP-1 .	13 - 16
Anecdotario: Un OVNI en Viladecaballs . . . . .	17
Aclarando conceptos . . . . .	18 - 20
Poesía • Frente de Teruel - 1.ª Escuadrilla "Natachas" .	20
Ilustres y distinguidos compañeros. José M.ª Carreras y Dexeus . . . . .	21 - 22
Recuerdo póstumo: Luis Villalvilla . . . . .	23 - 31
Objetivo: La Cenia . . . . .	32 - 34
Anécdotas y recuerdos... . . . .	35
Poesía • Cara y Cruz . . . . .	36

# BIBLIOTECA



## Boletín informativo "ALAS PLEGADAS"

En la Biblioteca y para su consulta, tenemos a disposición de nuestros asociados, debidamente encuadernado, el Boletín de Información de ALAS PLEGADAS, y que va desde el número UNO, al número TRECE y donde se recoge toda la historia de nuestra asociación hermana, con inspirados escritos y vicisitudes vividas, paso a paso, hasta la publicación por la Nacional del boletín ALAS GLORIOSAS.

**MEDALLA** acuñada en bronce macizo por esta Asociación de Aviadores de la República en recuerdo de la Guerra Civil Española 1936-1939.



Anverso



Reverso

El diámetro es de 50 mm. y el grueso de 6'5 mm.

Para los asociados el precio de coste es de 500 ptas. Tiene un valor sentimental, histórico y numismático. Quien interese su adquisición puede pedirla a **ADAR.- Apartado 2995.- Barcelona.-** Enviando el importe de 600 ptas., en el que se incluye gastos de envío certificado.

# NECROLÓGICAS

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

**D. ANTONIO GRANADO PARRALES.** - Centro  
**D. ANTONIO HERNÁNDEZ VADILLO** - Centro  
**D. ANTONIO GARCIA SÁNCHEZ.** - Centro

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!

## AGRADECIMIENTOS:

Nuestro gran compañero Don José M.<sup>a</sup> González Montero, nos escribe unas líneas de agradecimiento, por el HOMENAJE que el día 7/1/84 se le ofreció a él junto con Isidoro Jiménez, y por todas las atenciones que todos tuvieron con ellos, en dicha Asamblea de Valencia.

Con su firma nos envía un fuerte abrazo.

*José M.<sup>a</sup> González Montero*

La Delegación de la Comunidad Valenciana de A.D.A.R., tiene la satisfacción de ofrecer a todos sus asociados y a todas las Delegaciones y asociaciones hermanas de A.D.A.R. su nuevo LOCAL SOCIAL en calle NAVARRO CABANES, n.º 8, Planta 8, piso 3.º - Teléfono 3503333 - VALENCIA.

Agradecemos muy sinceramente al Excmo. Sr. Alcalde de esta ciudad de Valencia, D. RICARDO PEREZ CASADO, quien con toda amabilidad nos ofreció su ayuda necesaria para la obtención del mismo.

Excelentísimo Sr.: Muchas gracias en nombre de todos los asociados, quedando a su disposición.

Por la Delegación de la Comunidad Valenciana de A.D.A.R.

El Presidente:  
Vicente Gandía Muñoz

## COSMO-84

En la 52 edición de la Feria Internacional de Muestras de Barcelona hemos visto un sector dedicado a la aeronáutica. La URSS, ha presentado el Ilyuchine-86, que expuesto en el Prat, se ha convertido en una de las estrellas de la Feria. Tiene capacidad para 350 pasajeros y está equipado con 4 reactores.

También han presentado un helicóptero y dos modelos comerciales, para recorridos cortos y medios los Antonov 72 y 32. El AIRBUS INDUSTRIE, constituida por un consorcio europeo, ha conseguido romper el monopolio norteamericano en el mercado de la aviación civil. Ha vendido hasta la fecha 355 aparatos y mantiene el liderazgo mundial de pedidos.

Por otra parte, la empresa española CONSTRUCCIONES AERONÁUTICAS, S.A. (CASA), hasta el momento ha vendido cerca de 400 unidades del C-212 Aviocar en varios países, estando por derecho propio entre la élite de los constructores mundiales.

Finalmente, el salón Cosmo-84, ha dedicado unas jornadas técnicas al estudio y al debate del tema de la denominada aviación de tercer nivel, encargada de cubrir los trayectos cortos o regionales.

En conclusión, consideramos que este Salón sitúa a la Feria en una avanzadilla de los escaparates aeronáuticos mundiales.

## MUSEO DEL AIRE

Merece comentario aparte las atenciones dispensadas a esta Asociación por los representantes del MUSEO DEL AIRE, que disponían de un magnífico stand y a los cuales se les ofreció la colaboración de ADAR para información mutua, y enriquecimiento e historia de la Aviación Española.

## EXPOSICIÓN DE PINTURAS

Nuestro amigo y compañero D. Francisco CABRÉ ROFES, nos ha brindado la satisfacción de exhibir en una Sala de nuestro local social de ADAR en Barcelona, una notable exposición de acuarelas, por medio de las cuales hemos revivido una especie de aura mágica, que nos acerca al mundo del arte y la cultura.

En resumen, pues, que hemos admirado una muestra pictórica, sin grandes pretensiones, pero hecho con amor y oficio, equilibrio de color y composición, simplicidad y cuidada elaboración.

Enhorabuena, ya que cualquier actividad de tipo creativo nos hará sentir jóvenes y recordar aquella frase del gran escritor y novelista francés Marcel Proust, cuando afirmaba que *"la única verdad en la vida está en el arte"*...

*Simón Fiestas Martí*



*Documento gráfico obtenido en Sariñena, gracias al fotógrafo Agustín Centelles y en el cual identificamos al civil García Oliver, equipado para efectuar un vuelo de reconocimiento de la situación de los frentes, que efectuaron nuestros compañeros Rodolfo Robles, Inocencio Sánchez y el comandante Reyes.*

## **EN MEMORIA A UN COMPAÑERO QUE DIO SU VIDA POR ESPAÑA**

Sirva del mejor homenaje al héroe y buen piloto Bartolomé Munuera. No puede ni debe quedar en olvido, un buen hombre como persona, un buen piloto como técnico en el oficio y héroe como militar, en el cumplimiento del servicio.

Bartolomé Munuera, teniente piloto en la 3.<sup>a</sup> Escuadrilla del grupo 30 de NATACHAS, prestando sus servicios en la misma, tomó parte en todos los frentes de guerra donde fueron requeridos los servicios de la escuadrilla con el mayor éxito, esta escuadrilla a la que me cabe el honor de haber pertenecido estaba compuesta por un puñado de hombres valientes y honrados, capitaneados por personas que bien merecen nuestro respeto obediencia e incondicional entrega al servicio de sus órdenes: Alfredo Cervera, Victor Andrés, etc...

Estos hombres y los anteriores jefes, nos honraban a los subordinados, con su ejemplo de buenas personas, técnicas en pilotaje, valentía en el servicio encomendado y camaradería en el compañerismo, imposible de olvidar mientras vivamos, los que tuvimos la suerte y el honor, de actuar a sus órdenes en la Guerra Civil Española.

Característica ésta desde luego, imperante en todas las escuadrillas de la aviación Gubernamental.

En estas condiciones de lucha y compañerismo, se encontraba entre nosotros, Bartolomé Munuera, pilotando el avión NATACHA N.º 27, que yo tenía a mi cargo como mecánico y es para mí satisfactorio decir que, este avión a mi cargo nunca se quedó en tierra sin poder cumplir el servicio requerido, cumpliendo todo, gracias al buen piloto que lo llevaba, aunque en muchos servicios regresaba tocado y agujereado por los impactos del ataque enemigo, repito que, esto era la característica general en todos los componentes de la Aviación Republicana, pero al estarme refiriendo al teniente Munuera, lo hago porque estimo merece destacar el siguiente caso:

Encontrándonos el día 25 de marzo de 1939 en el aeródromo de Barrax (Albacete) la guerra la teníamos prácticamente terminada y desgraciadamente perdida.

Se ordena por el mando la entrega de la escuadrilla a ESPAÑA en Barajas Honró su último servicio, si tenemos en cuenta que estos aviones se entregaban a ESPAÑA, a nuestra Nación.

Es aquí en este último servicio encontrándome al pie del avión n.º 27 en espera del piloto Bartolomé Munuera, da comienzo el despegue por Víctor Andrés como capitán actual de la escuadrilla y a continuación cuando ya se encontraba la mitad de la escuadrilla en el aire, ya me empezaba a preocupar la tardanza del piloto Munuera y me llega otro piloto el buen amigo y compañero Crespo. Al extrañarme y preguntarle por Munuera, me dice que, en la Torre de Mando han cambiado de avión y que Munuera vuela otro y a Crespo le han asignado el avión n.º 27.

En este momento que me esta diciendo esto, vemos caer un avión estrellándose contra el suelo, salimos corriendo hacia el avión tratando nuestro deseo de prestarles ayuda y vimos al teniente piloto D. Bartolomé Munuera que de entre los hierros retirados del avión sacaban, los que primero habían llegado a la ambulancia de la escuadrilla, al teniente Munuera se lo llevaron en compañía del otro tripulante teniente Muley, al hospital de Albacete que no distaba más de 20 kilómetros, enterándome después que Munuera había fallecido antes de llegar al hospital.

¿No es para apenarse ver morir así, tan estúpidamente, a un héroe en la guerra, que ya había terminado?

¡Un hombre honrado y valiente un camarada y amigo!

Vayan estas líneas a los que no dudo os unáis, los compañeros que lo leáis como nuestro mejor y más honroso homenaje a nuestro compañero y amigo, D. Bartolomé Munuera, teniente piloto de la gloriosa aviación REPUBLICANA ESPAÑOLA.

**Lidio Meco**

**Colaborando** con tu donativo  
al **Boletín**,

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

La Redacción

# ESTADÍSTICA

Nuestro amigo y compañero D. Joaquín Calvo Diago de la Delegación Centro ha tenido la paciencia de consultar todos los Boletines Oficiales de 1936 a 1939 y, como se dice con toda lógica, números cantan...

Relación de títulos de PERSONAL VOLANTE, otorgados con posterioridad al 18 de julio de 1936, en el Arma de Aviación de la República Española, según Diarios Oficiales y Gacetas de la República.

Pilotos de Aeroplano .....	1.078
Observador de Aeroplano .....	184
Ametrallador Bombardero y Fotógrafos Aéreos .....	341
Radio Aereo .....	<u>9</u>
	1.612

En esta relación no figuran los títulos de 36 Pilotos, Observadores y 9 Ametralladores Bombarderos, por haberles sido anulados y causado Baja en el Arma de Aviación.

\* \* \*

Graduación Militar alcanzada hasta el 31 de marzo de 1939:

Comandantes .....	7
Capitanes .....	58
Tenientes .....	460
Sargentos .....	914
Cabos .....	<u>173</u>
	1.612

\* \* \*

Empleos conseguidos por especialidades:

	<b>Comandante</b>	<b>Capitán</b>	<b>Teniente</b>	<b>Sargento</b>	<b>Cabo</b>	<b>Total</b>
Pilotos .....	7	41	301	729	—	1.078
Observadores ..	—	16	59	109	—	184
Ametr. Bombard. y Fotógrafos .....	—	1	97	72	171	341
Radio Aéreo .....	—	—	3	4	2	9
<b>Suman .....</b>	<b>7</b>	<b>58</b>	<b>460</b>	<b>914</b>	<b>173</b>	<b>1.612</b>

Deberá tenerse en cuenta que estas cantidades, son enormemente rebajadas, por las causas siguientes:

- 1) La importante cantidad de Bajas causadas por las acciones de guerra, lógicas en esta Arma, durante la campaña.
- 2) Un apreciable número de componentes de esta relación, que por haber ingresado en Aviación, con anterioridad al 18 de julio de 1936, han sido acogidos en la Ley 6/1978, de 6 de marzo de 1978.
- 3) Igualmente hay que tomar en consideración, que desde el día 1 de abril de 1939 al día de hoy y teniendo en cuenta la edad de este colectivo, el número de fallecimientos ocurridos, sin ninguna duda es considerable, aumentando cada día de forma acelerada y constante.

Con lo anteriormente reseñado, es fácil comprender, que las cifras señaladas, en la actualidad son rebajadas en número no inferior al 60 ó 70% de su totalidad.

# ¿MAÑANA, QUÉ?

Desde el ocaso de nuestras vidas, hemos de ver nuestro futuro, y más concretamente el de nuestra Asociación desde un prisma muy diferente a como lo haríamos si fuéramos más jóvenes.

Hemos de pensar que corremos el riesgo de que con la concesión de nuestras reivindicaciones, al desaparecer el objetivo por el cual luchamos, nuestras relaciones de hermandad y unidad vayan enfriándose poco a poco, quedando reducidas a alguna que otra carta muy de tarde en tarde.

Por todos los medios a nuestro alcance, hemos de tratar que ésto no sea así, que nunca llegue el ¿MAÑANA, QUÉ?, que nuestra Asociación sea imperecedera. Si no hacemos algo en este sentido, con nuestra desaparición que por ley de vida tiene inexorablemente que ir llegando, nuestra Asociación quedará extinguida, y ésto, precisamente ésto, es lo que hay que evitar.

Nuestro objetivo no debe de limitarse exclusivamente a conseguir una reivindicaciones económicas que con el tiempo desaparecerán. Hemos de ponernos a trabajar desde hoy poniendo en este esfuerzo común todas las energías necesarias para alcanzar y darle un carácter perpetuo en la Historia de España, a nuestra querida y entrañable A.D.A.R.

Tenemos que trabajar para conseguir que aunque pasen muchos años, hablen y hablen largo y tendido en tono cariñoso, hasta sus más recalcitrantes enemigos, de los Aviadores de la República.

Yo quisiera queridos compañeros, ofrendar a nuestros hermanos de Arma, caídos en el frente de batalla, en las cárceles o en la vida, algo de carácter altruista; algo que lleve aparejado en si la gran humanidad, honradez y sacrificio que todos sus componentes tienen y han tenido, algo que por su esencia hiciera historia sin necesidad de historiadores.

Cuarenta largos años hemos estado completamente marginados. Algunos pasando hambre, teniendo que realizar trabajos muy diferentes de nuestras ocupaciones habituales con tal de poder subsistir. Otros con más suerte y decisión se labraron un brillante porvenir, pero en definitiva, los unos y los otros no podíamos permanecer impasibles en el transcurso de esos aciagos años esperando el reconocimiento de algo a lo que teníamos y tenemos derecho. Con honradez hemos tratado de conseguir el bienestar para los últimos años de nuestra existencia.

Hoy ya tenemos fundadas esperanzas de que sean reconocidos nuestros derechos tras ímprobos esfuerzos realizados por nuestra Na-

cional; fundadas esperanzas de que nos sea reconocido algo de la pensión que en justicia nos debieron dar hace ya tiempo. No creo que haya alguno que estuviera esperando desesperadamente esta cantidad, y por ello yo os pregunto a todos ¿ESTAMOS DISPUESTOS A DEJAR COMO FONDO PERDIDO NUESTRA PRIMERA PENSIÓN MENSUAL PARA CONSTITUIR UN DEPÓSITO, COMPARABLE EN MENOR ESCALA AL PREMIO NOBEL, Y QUE LOS INTERESES QUE PRODUJERA ESTE CAPITAL FUERAN REPARTIDOS EN ALGO? ¡Sería algo hermoso conseguir la inmortalidad a cambio de 50 ó 60.000 pesetas!

Aunque tarde para disfrutarlo, porque un 90% de nosotros, de los que quedamos, debido a nuestros lógicos achaques, no estamos para jorgorios, si nos llena de satisfacción ver que va a prevalecer la justicia de la razón, que nos van a reconocer unos derechos que nos concedió un Gobierno que fue elegido libre y soberanamente por el pueblo y que a pesar de los pesares en nuestro fuero interno siempre hemos mantenido.

Sé de la gran penuria económica de algunos compañeros, pocos, muy pocos en este caso, y que estas "migajas" porque nada será suficiente para compensar lo mucho que perdimos, va a constituir el "Maná caído del cielo". Me figuro que otros no estarán dispuestos a desprenderse de una peseta para beneficio de nada ni de nadie, pero no dudo de que una gran mayoría, a la que terminará por unirse todos los demás, estaremos de completo acuerdo en querer demostrar a nuestros enemigos y al mundo entero, que los hombres que pertenecemos a la heroica Aviación Republicana, igual que en 1936, vuelven a ofrecer su sacrificio, en este caso económico, para forjar un pilar que estimule a las nuevas generaciones a pertenecer y honrar a un Cuerpo o Arma que necesita de hombres con espíritu de lucha y dispuestos a ofrendar su vida por el bienestar de su Nación.

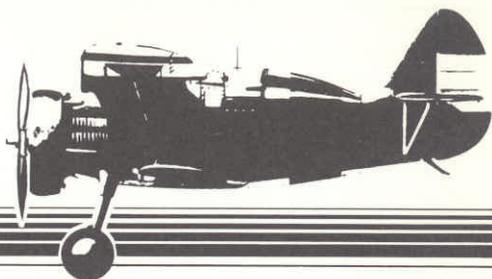
Que nadie piense que yo, el que propone esto, soy un capitalista. Que nadie piense que yo tengo recursos económicos tan amplios para permitirme el lujo de ser el primero que encabece la lista en este empeño. Vivo de mi pensión a la que seguramente tendré que renunciar si conseguimos nuestros propósitos reivindicativos. Quiero, como antes os digo, perpetuar nuestra Asociación que es nuestra GLORIOSA AVIACIÓN.

Si hemos sido tan "valientes" para desprendernos de 90.000 pesetas (por pareja) para ir a la URSS ¿no lo vamos a ser para esto tan bonito? Creo que sí.

Es mi intención que el tiempo que medie entre ahora y el día en que sea un hecho real el reconocimiento de nuestras reivindicaciones económicas, nos sirva a todos para reflexionar en el alcance de esta proposición y valorar en toda su dimensión lo humano y perpetuo que encierra. Que nos sirva para deshechar cualquier rescoldo de rencor que pudiera anidar en nuestros corazones y perdonemos, aunque no podamos olvidar el mucho mal que nos hicieron.

León Valeriano Montoya

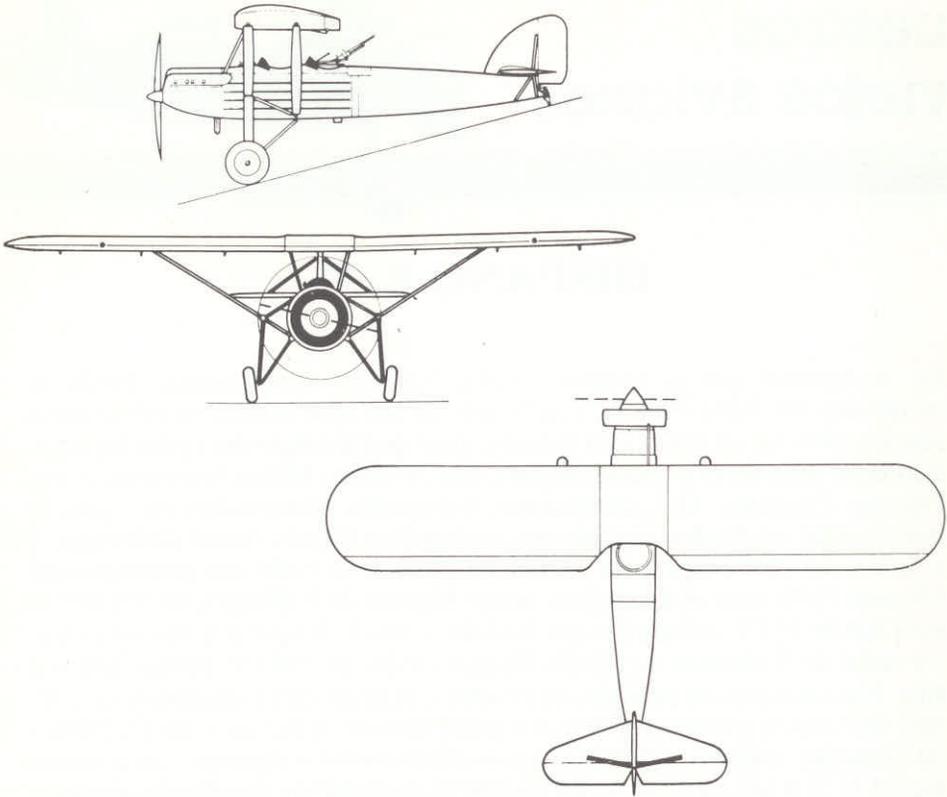
nuestros  
“viejos aviones”



## HISPANO E-30

En la factoría que la Hispano Suiza, tenía en Guadalajara, donde se construían los NIEUPORT-52, a finales de los años veinte, se pensó en la construcción de un avión tipo Escuela, pero que amalgamara todas las especialidades inherentes y necesarias para una Aviación Militar completa, o sea, Pilotaje, Combate, Tiro, Bombardeo, Fotografía, Observador, etc., para lo cual se eligió un diseño del ingeniero aeronáutico francés André Bedoiseau, y a finales del 1930 empezaron a hacer las pruebas en vuelo dos prototipos del Hispano E-30, uno equipado con motor hispano de 8 cilindros en V a 60° tipo 8 AB de 85 CV refrigerado por líquido, y otro E-30 que se le montó el motor radial de 9 cilindros en estrella Hispano 9 Qd. de 250 CV. refrigerado por aire. Estos aviones en períodos de pruebas, volaban entre Guadalajara y Alcalá de Henares (campo del Ángel) y generalmente, tripulados por D. Eduardo González Gallarsa. En el 1931 ya se construyeron solamente con el motor Radial H.S. 9 Qd. de 250 CV. En verano les quitábamos el anillo de carenado del motor, a fin de que éste no se calentara mucho.





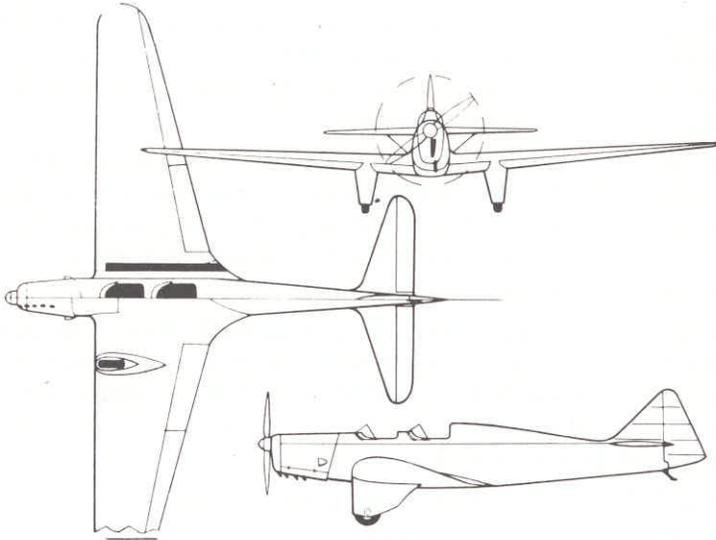
A fin de no repetirnos en cuanto a características de avión y motor os remito al n.º 30 de "Alas Gloriosas" página 28, escrito de nuestro buen compañero Cristóbal Coll, el cual hace una detallada y fiel exposición de las mismas.

## La avioneta GIL - PAZÓ GP-1

El ingeniero aeronáutico D. Arturo González Gil, el cual había trabajado como ingeniero, en la firma francesa Cudrón y que a finales de los años 20 pasó a ejercer como profesor a la Escuela de Mecánicos de Aviación en Cuatro Vientos. Allá por el año 1929, empezó a diseñar una avioneta ligera, junto con el también ingeniero aeronáutico D. José Pazó Montero, los cuales alquilaron un almacén y con la ayuda desinteresada de unos alumnos mecánicos de la Escuela de Cuatro Vientos, se empezó la construcción de la avioneta que sería la GP-1. Esta avioneta se terminó a finales del año 1931 y hay una anécdota muy curiosa. Según me contó uno de los mecánicos que trabajaron en ella y que al terminar su curso de mecánico destinaron al aeródromo de Alcalá de Henares, donde el que suscribe estaba de ayudante de montador, repito: este mecánico, Pedro Bertrán Soler, me contó que al tener terminada

la avioneta y determinar el tener que desmontarla para poderla sacar del almacén, los mecánicos que con tanta ilusión habían trabajado en ella y que con tanto cariño la habían pulido y pintado, después de construida, se opusieron rotundamente a que se desmontara para poder sacarla por la puerta y no se les ocurrió otra cosa que el hacer unos boquetes en la pared a un lado y al otro de la puerta, a la altura de las alas (soportando adecuadamente la parte superior de dicha pared), y así salió entera la avioneta del taller donde se había construido. Esta avioneta voló por primera vez en los últimos días del 1931, en plan de pruebas.

Su construcción monoplano, a la baja de tipo Cantilever, los planos construidos en madera revestidos de contrachapado, el fuselaje era de construcción metálica con tubos de acero al cromo molibdeno, con revestimiento en plancha de duroaluminio (Dural) en la parte anterior y de tela en la parte posterior, tren de aterrizaje fijo, sin suspensión (ni amortiguador, ni Sandoz), llevaba ruedas con neumáticos tipo balón las cuales hacían de amortiguador y patín en la cola, biplaza con doble mando, cabinas descubiertas.



Su motor original un WALTER-Minor de 4 cilindros en línea invertidos, refrigerados por aire, de una potencia de 85 CV. a 2.260 rpm., montando una hélice Schwarz de madera bipala de paso fijo, giro a izquierda. También se montó el Walter-major de 4 cilindros invertidos de 120 CV a 2.100 rpm. Estos motores WALTER eran fabricados con licencia por ELIZALDE. Posteriormente y para competiciones se le montó los motores GIPSI—Major de 135 CV a 2.100 rpm. 4 cil. invertidos refrigerado por aire.

## CARACTERÍSTICAS

### MOTORES

		WALTER	GIPSI-Major
Envergadura . . . . .	11'60 mts.	Potencia . . . . . 95 CV.	135 CV.
Longitud . . . . .	8'50 mts.	Rpm. . . . . 2.250	2.100
Peso vacío . . . . .	550 kgs.	Cilindros . . . . . 4 invertidos	4 invertidos
Peso total . . . . .	1.150 kgs.		
Velocidad máxima . . . . .		195 kms/h.	220 kms/h.
Velocidad de crucero . . . . .		177 kms/h.	208 kms/h.
Velocidad de aterrizaje . . . . .		68 kms/h.	70 kms/h.
Techo altitud . . . . .		7.500 mtrs.	7.500 mtrs.
(Autonomía) . . . . .		1.000 kms.	1.000 kms.

Esta avioneta que fue concebida como avión de escuela elemental y de turismo, fue volando y perfeccionándola durante los años 1932-33 y con más intensidad durante el 1934, ya que se sabía que en 1935 habría una convocatoria por parte de la Aviación Militar de un "Concurso para la adquisición de un prototipo de avión para Escuela elemental", del que esta avioneta se llevó el primer premio.

También fue adquirida una de estas avionetas, en diciembre de 1935, por los pilotos del Aero Popular de Barcelona, esta avioneta fue equipada con motor Gipsi-Major de 135 CV. y con depósitos de gasolina suplementarios a fin de batir el récord mundial de distancia en una sola etapa de 3.250 kms. entre Barcelona y Saind-Louis de Senegal.

Los pilotos propietarios de esta G.P. 1, Ramón Torres y Carlos Coll, salieron para esta aventura en el 14 de enero de 1936. Los grandes vientos en contra que encontraron volando sobre Marruecos les consumió tal cantidad de gasolina, que al llegar a Agadir, a 1.950 kms. de su recorrido, decidieron tomar tierra y abandonar este proyecto.

En mayo de 1936 toman parte en una carrera Sahariana, organizada por el Aero Club de Trípoli, con un itinerario por encima del desierto de Libia y el Norte del Sahara. Tomaron parte 18 avionetas de diferentes nacionalidades, y quedaron en 7º lugar, a pesar de haber hecho 340 kms. de más, a fin de localizar y prestar ayuda a un concursante italiano y otro concursante belga que se habían perdido en el desierto.

De estas avionetas se construyeron unas 46 en total, dando un servicio excelente, tanto en escuela como en servicios de enlace, durante el período de la Guerra Civil Española 1936-1939.

José Jové Alujas

## ¿UN OVNI en Viladecaballs? “La Tarumba”

(Pueblecito de la provincia de Barcelona)

Era a principios de 1943 allá por el mes de abril, que una mañana al llegar al Campo de Sabadell (parque eventual de aviación de Cataluña) donde trabajaba cumpliendo mi condena como mecánico de Aviación de la República, recibí el orden de preparar la avioneta GIL - PAZÓ. Serían las diez de la mañana, cuando vino hacia la avioneta el capitán ingeniero aeronáutico D. Luis Marqués Maristany, quién me indicó que saliáramos a rastrear los alrededores de los pueblos de Vacarissas, Olesa de Montserrat y Monistrol, pues tenían noticias de que en el atardecer del día anterior, alguien había visto caer un objeto desde el cielo. Estuvimos sobrevolando cerca de una hora en círculos hasta un radio de unos 30 kms. del vértice del campo de Sabadell, en dirección NE, N y NO, y durante este tiempo volamos sin encontrar rastro de nada.

A los tres días, hablando con un oriundo de Viladecaballs, dijo que en una casa de campo habían recogido un objeto que había caído en sus terrenos tres o cuatro noches antes.

Nos presentamos allí y resultó ser un globo meteorológico muy bien equipado que procedía de Noruega, y una vez recogido fue llevado a la base.

Preguntado el labrador, si había tenido miedo al ir a recogerlo, por ignorar lo que podía ser, nos contestó, señalando un gran garrote que tenía detrás de la puerta de entrada:

— *Agarré esto y me fui para donde había visto caer “la cosa” (el objeto).*

Después de los años pasados y de tantos libros y películas con extraterrestres ¡...! de ficción, sigo creyendo que el arma (garrote) de aquel buen hombre, aún en nuestros días, no es nada despreciable si se tienen fuerzas y energías suficientes y se sabe manejar.

José Jové Alujas



# *ACLARANDO CONCEPTOS*

En el Boletín n.º 26 de nuestra Asociación y en la Sección Cultural e Histórica ¿Sabía Ud. que...! relatada por nuestro compañero José Gómez Gómez, describe el trágico fin de Salvador Rivas González piloto de la 3.ª Escuadrilla del Grupo 30 de "Natachas" que murió carbonizado el día 8 de enero de 1939 en Ciudad Real y el observador Luis Fonollosa Martí que sufrió graves quemaduras, según el compañero Gómez al aterrizar. En esto último discrepo con la información que da de este trágico suceso, no sé de donde ha sacado su fuente de información, pero yo como actor del servicio a realizar, voy a dar mi versión ampliada de lo sucedido.

Teníamos la 3.ª escuadrilla de "Natachas" la base en Ciudad Real y estábamos en plena ofensiva en el frente de Extremadura, nuestra ayuda al ejército de tierra era indispensable, había que batir fortificaciones en plena Sierra, emplazamientos de artillería entre otras acciones, todo ello a realizar a baja altura para poder precisar los objetivos a batir, aquel día amaneció cubierto de niebla que hacía poco menos que imposible nuestro despegue. Todo estaba preparado por si mejoraban las condiciones atmosféricas, a media mañana dieron la orden de salida, la niebla era menos densa y para orientarnos encendieron una hoguera al final del campo como punto de referencia para el despegue, en dicha acción el primero en salir como jefe de escuadrilla fue el infortunado Salvador Ribas y como observador Luis Fonollosa, el segundo fue Benjamín Gómez y su compañero de tripulación no recuerdo su nombre, el tercero fui yo y como compañero de acción creo que fue Juan González, una vez traspasado el techo de niebla que podía tener unos 300 metros me encontré en el aire con un sol magnífico, el aparato de Benjamín dando vueltas y una gran humareda que salía del campo y que no era de una simple fogata me hizo pensar en lo peor; el aparato de Rivas no aparecía y debía estar con el de Benjamín, me situé al lado de este y por señas e indicando el suelo nos dimos a entender lo mismo que el aparato estaba ardiendo. ¿Qué ocurrió? ¿Fue un desplome por fallo del motor? ¿Perdió la orientación en la niebla? Todavía no sé lo que ocurrió; dimos unas vueltas alrededor del campo haciendo tiempo para esperar a los demás, pero ya no despegó ningún otro aparato, entonces de común acuerdo ambas tripulaciones decidimos efectuar el servicio proyectado, todo esto nos lo dimos a entender por señas como único medio de comunicación y por el tubo de goma entre piloto

y observador bombardero. Cuando se oía, nos dirigimos al frente siendo la visibilidad parecida a la que habíamos dejado en nuestra base, el objetivo a batir apenas pudimos distinguirlo en la zona de Cabeza del Buey cumplido este servicio y sin ser molestados por la caza y antiaéreos "franquistas" ya que no era fácil descubrirnos con el tiempo que hacía, no hacía pensar en ninguna acción aérea; pusimos rumbo hacia Almadén, pero sin embargo el tripulado por Benjamín cambiaron el rumbo y ya no supe a donde se dirigían, nosotros seguíamos con el rumbo decidido, pasamos Almadén, Almadenejos y continuaron hacia Almodóvar del Campo, localizando ambos puntos cuando la niebla dejaba ver el suelo, una vez localizado este último, nos situamos encima del campo, ninguno de los dos habíamos estado en esta base, así nos pusimos a dar vueltas hasta ir agotando el combustible y al mismo tiempo que la niebla se fuese disipando, como dije anteriormente una vez fuera del techo, hacía un sol magnífico, una vez tomada la situación del campo en las pocas ocasiones que pude ver el suelo y ya en los límites del agotamiento del combustible, me decidí, aprovechando uno de los claros. Nos deseamos suerte mutuamente. Entre muy bajo y vi una zanja que limitaba el campo, las ruedas tocaron el suelo unos metros más adelante, el mayor peligro ya había pasado, no encontré ningún obstáculo hasta terminar el recorrido final; había una escuadrilla de "Natachas" aparcada alrededor del campo, me creo era la 4.<sup>a</sup>, no lo puedo asegurar. Cuando vinieron a indicarme el lugar donde debía aparcar, vi a todo el equipo de socorro dispuesto para prestar los primeros auxilios, por suerte no tuvieron que intervenir. Nos presentamos al jefe de escuadrilla, el cual nos dijo que ellos con las condiciones atmosféricas reinantes no habían salido, ni salían hasta que mejoraran estas, le dije que nosotros sólo habíamos despegado una patrulla, no haciéndolo el resto por estar ardiendo un aparato en los límites del campo y que correspondía al jefe de escuadrilla, así que llamara por teléfono a nuestra base de Ciudad Real y preguntara el alcance del accidente, efectivamente, el infortunado Salvador Ribas había perecido carbonizado y el observador Luis Fonollosa pudo abandonar el aparato ardiendo pero sufrió graves quemaduras, al mismo tiempo preguntara por el aparato pilotado por Benjamín, si había notificado su paradero. Efectivamente había comunicado a nuestro Jefe Víctor Andrés que se encontraba sin novedad en la base de Madrideojos, esperando la orden para regresar a Ciudad Real, estuvimos esperando hasta que la niebla se disipó y nos dieron la

orden de volver a nuestro campo, allí nos enteramos de los pormenores del trágico accidente, día de luto para la escuadrilla y que pudo haberlo sido mucho más. La "paria" se conformó con llevarse una sola vida. Hoy todavía a pesar de todos los adelantos técnicos habidos y por haber, la niebla sigue siendo el enemigo público número uno para el vuelo, fuimos a ver cuando las necesidades del servicio lo permitieron a nuestro compañero Fonollosa, al Hospital, donde se encontraba en Ciudad Real y sólo pudimos ver los vendajes que le cubrían el rostro y manos, ya después nos trasladaron de campo y no supe más de él.

Con lo relatado aclaro como ocurrió el accidente en el despegue y no en el aterrizaje de tan funestas consecuencias, compañero Gómez.

### José Torrecillas

Piloto de la 3.ª de "Natachas" Grupo 30

## FRENTE DE TERUEL - 1.ª ESCUADRILLA "NATACHAS"

Un día frío amanece;  
el sol, aún poco brilla  
mas presta a ir a Teruel,  
ya está la 1.ª Escuadrilla.

Runrunean los motores;  
se empieza a despegar  
y en los primeros albores  
vamos ya a bombardear

Estrechamente formados  
vigilando el horizonte,  
avanzan aviones raudos  
a través de valles y montes

Con valor y estoicismo  
dando cara a la muerte  
luchamos contra el fascismo  
donde depara la suerte.

Ya nos vamos acercando  
donde está nuestro objetivo,  
pronto caerán silbando,  
las bombas del enemigo.

Empiezan pronto a estallar  
los antiaéreos alrededor,  
queriendo el ánimo medrar  
causándonos mucho pavor.

Ya bajamos en picado;  
las bombas ya van cayendo,  
los cañones han callado,  
todo se va destruyendo.

En esta guerra maldita  
que nadie la deseamos,  
está la bestia fascista  
que empuja a nuestros hermanos.

A destruir y asesinar  
en el santo nombre de Dios,  
como si Él quisiera matar  
y no repartir amor.

Ya regresamos a casa  
con el deber cumplido,  
de buenos republicano  
que siempre hemos sido.

El campo ya se divisa  
y vamos a aterrizar,  
con la moral subida  
de a casa regresar.

Cumpliendo con el deber  
que es la cosa más hermosa  
que ha sido defender  
a España, con "LA GLORIOSA"

José Martí Samper

**JOSÉ MARÍA CARRERAS y DEXEUS**, piloto aviador civil, catalán, nacido en Barcelona en 1906 y fallecido en Reus, en agosto de 1982. Estaba casado con María Pepa Colomer, primera mujer piloto civil catalana.

Muy aficionado a la aviación, es socio fundador del club de aviación barcelonés "Peña del Aire" en 1923. Es el primer piloto que forma Canudas en su segunda etapa de enseñanza, obteniendo el título el 29 de junio de 1927.

Hace el servicio en aviación militar en 1929, obteniendo el correspondiente título de Piloto Militar. A partir de dicho año, actúa como profesor en la Escuela de Aviación de Barcelona instalada en el aeródromo Canudas. En 1931 interviene en la organización y puesta en marcha de la línea aérea que se organiza en Barcelona a Andorra con aterrizaje en la Seo de Urgel.

A partir de 1932, se integra en la "Unió de Pilots Civils de Catalunya" y en septiembre de 1935 organiza la "Cooperativa de Treball aeri", junto con otros. Durante este periodo y hasta el estallido de la guerra en 1936, toma parte en numerosos concursos y festivales como el concurso del Aeroclub de Cataluña, en junio de 1929, en el que gana la prueba de aterrizaje. En septiembre de 1930, gana el concurso de "Amics del Aeródromo Canudas" así como el concurso de Cardedeu. En 1931, toma parte en la vuelta aérea a España sobre avioneta Romeo-Fiat de 100 CV. y en septiembre de 1935, gana junto con Enrique Cera la carrera de velocidad del trofeo José María Sabata.

En lo que a festivales se refiere, participa en agosto de 1931 en el festival aero-auto de Terramar en Sitges. En el festival de Gerona de julio de 1933, en el de Sabadell de agosto de 1935 y el de Albacete en septiembre de dicho año.

Asiste igualmente a la inauguración de varios aeródromos como el de Figueras, en mayo de 1931 y el de Vitoria, en septiembre de 1935.

Entre sus vuelos de turismo destaca el que realiza a finales de 1929 y principios de 1930, el vuelo Barcelona-Albacete-Sevilla-Madrid-Barcelona sobre avioneta Romeo-Fiat de 100 c.v., como pasajero lleva a Luis Rosales. En marzo de 1931, junto con Salvador Farré, realiza el vuelo Barcelona-Las Palmas de Gran Canaria y regreso con las siguientes etapas: Barcelona-Los Alcázares-Larache-Agadir-Cabo Judy-Las Palmas.

El denominado "Gran Vol de l'Aviació Catalana" lo realiza Carreras en un vuelo Barcelona-Guinea Española en etapas, atravesando el desierto del

Sahara (del 3 al 11 de enero de 1936). Además del mecánico Fornés les acompañan el matrimonio Jové. El aparato utilizado es un Farman Hispano de 250 CV. de la "Cooperativa del Treball Aeri". El objetivo del viaje es estudiar las posibilidades de establecer una línea aérea de Bata a Fort Lamy en el Congo Belga donde empalmaría con la compañía de transporte aéreo belga, con lo que se lograría la comunicación aérea de Guinea con España. El regreso se efectúa sin novedad llegando a Barcelona el 5 de marzo.

A continuación, Carreras realiza prácticas en aviones de la LAPE para la obtención del título de piloto de transporte una vez voladas las horas reglamentarias.

A últimos de junio de 1936, Carreras es nombrado piloto de LAPE (Líneas Aéreas Postales Españolas).

Durante la Guerra Civil actuó como piloto de la Aviación Republicana, realizando algunos vuelos al extranjero. Terminada la contienda se casó con Mari Pepa Colomer, primera mujer piloto civil catalana y una de las dos pilotos civiles catalanas movilizadas por la Generalidad de Catalunya.

Instalado en Inglaterra obtuvo la correspondiente licencia inglesa de transporte aéreo público.

Al estallar la Segunda Guerra Mundial fue movilizado por la R.A.F. prestando continuado servicio de transporte de aviones aliados por todas las rutas del mundo y en especial de los Estados Unidos a Inglaterra. Terminó la guerra con el grado de "Squadron Leader".

Como indica Jaime Recasens Recasens en el boletín 21-22, pág. 37, al hablar de la "Historia de l'Aviació Catalana", José María Carreras fue el piloto del avión que condujo a Winston Churchill a la Conferencia de Yalta donde se entrevistó con Roosewelt y Stalin.

Como dato curioso añade que fue el Ministro del Aire Sir Stafford Crips el que apadrinó los gemelos que dio a luz Mari Pepa Colomer.

Ni Carreras ni Mari Pepa olvidaron su tierra natal y últimamente, casi todos los veranos, venían a pasar una temporada en Salou (Tarragona). Fue en una de estas ocasiones en que habiéndose desplazado a Reus, falleció de un ataque al corazón, en agosto de aquel año.

Juan J. Maluquer Wahl



## RECUERDO PÓSTUMO AL AMIGO Y COMPAÑERO DE ESCUADRILLA: LUIS VILLALVILLA DE LA SEGUNDA ESCUADRILLA DEL GRUPO 30 DE "NATACHAS"

*A Julia Gallego: la mujer que supo ofrecerle la felicidad durante 37 años compartiendo todo lo bueno y lo malo que les brindó su azarosa vida...*

BASILIO

Nacido en Uclés (Cuenca), a los 18 años ingresaría como voluntario en el Arma de Aviación el día 15 de noviembre de 1934. Destinado en la 1ª Compañía del Aeródromo de Cuatro Vientos, finalizado el periodo de instrucción y haber prometido fidelidad a la bandera de la República, sería destinado a Mayoría. (Sección de Expedientes de Personal). Asiste a la academia de Cabos, siendo aprobado para la citada categoría a finales del año 1935 con el n.º 15.

Con motivo de la sublevación militar del 18 de julio, voluntariamente se incorpora al Batallón de Aviación, siendo destinado al Frente de Peregrinos, como cabo de la 3ª Compañía. permanece en el citado Batallón hasta el día 3 de octubre. Habiendo sido aprobado para hacer el curso de piloto, el día 24 del citado mes, saldría desde la Base de San Javier con rumbo a Barcelona como alumno de piloto. El día 5 de noviembre sería destinado a la Escuela de Pilotos Henriot de Bourgues (Francia). Regresaría a España el día 18 de abril de 1937, incorporándose a la Escuela de Pilotos de San Javier en La Ribera.

El día 24 de mayo, se incorporaría en Albacete a la 2ª Escuadrilla del Grupo 30 de "Natachas" mandada por el Capitán, José M.ª Sabater. Posteriormente, se haría cargo de la misma el también Capitán: José Sánchez Calvo. Trasladado a Utiel, formaría tripulación con el ametrallador-bombardero francés Jean Taffe. El aeródromo designado para entrenamiento y descanso sería el de Villanueva de la Jara. En este pueblo conocería a una extraordinaria mujer con la que compartiría su vida, primero en Valencia y posteriormente como exiliado en el Brasil durante treinta y siete años. Se trataba de Julia Gallego Alonso.

Durante la Batalla de Brunete estaría destinado en Quintanar de la Orden, desde donde participaría en tan importante batalla. Las primeras bajas que tuvieron en la 2ª durante las citadas operaciones serían las del piloto Vicente Roca y el ametrallador-bombardero Lagos, derribados por la antiaérea alemana. El primero resultaría herido en una mano y el segundo falleció. El día 18 de julio fueron derribados los aviones siguientes: el jefe de escuadrilla, Sabater y su observador Feld (alemán) que falleció. Migallón (piloto) y Lumbreras (bombardero). Márquez (piloto) y Luesma

(bombardero). El piloto valenciano Gisbert y su bombardero. Luis Villalvilla y su ametrallador-bombardero Puig regresarían sin novedad. En tan aciago día para los "Natachas", presenciaria el derribo de otro "Natacha" que no era de la Escuadrilla. El día 20 a las cinco de la tarde, la hora lorquiana de las corridas de toros, serían bombardeados por cinco Saboyas, sin más consecuencias que la pérdida de una ambulancia y el ametrallamiento de la chaquetilla de cuero del practicante... Afortunadamente no la llevaba puesta. Al día siguiente recibirían la orden de trasladarse a Valdepeñas, donde permanecen unos días hasta su traslado a Villamayor de Santiago, donde se haría cargo de la Escuadrilla José Sánchez Calvo, quién procedente de la 1.ª Escuadrilla del Grupo 20, había estado formando tripulación con Basilio. El capitán Sánchez Calvo recibe la orden de trasladarse a Villanueva de la Jara. Estando en este campo de descanso, se incorporan a la Escuadrilla: Eustaquio Gutiérrez, Nicolás Ros, Hector de Diego, Isidoro Nájera y José Palma, casi todos del primer curso de pilotos de la U.R.S.S. Días después, Enrique Cabello (2.º jefe de la escuadrilla) se desplaza a Oso de Cinca en coche para regresar con un "Natacha" de la disuelta 40 Escuadrilla Independiente formando tripulación con Basilio García, que se incorpora también a la Escuadrilla reclamado por Sánchez Calvo. Después de unos días de entrenamiento y descanso, la Escuadrilla se traslada a los campos de Zaidín y Oso de Cinca para participar en la Batalla de Belchite, finalizada ésta, regresan nuevamente a Villanueva de la Jara, posteriormente a Liria y nuevamente a Villanueva de la Jara. Días después serían trasladados al aeródromo de Manises para participar en las operaciones o Batalla de Tuel. Después de la toma de la citada capital, se les concede permiso a los más veteranos para que pasen las navidades con sus familiares más íntimos. Entre los favorecidos se encontraban: Arcadio Santos y Basilio García. "El Maño" que forma tripulación con Santos formaría eventualmente tripulación con Nicolás Ros y el día 4 de enero de 1938 salen a efectuar un servicio de bombardeo, sufriendo la Escuadrilla la pérdida de tres aviones: Nicolás tras haber efectuado el bombardeo consigue, averiado, llegar a tomar tierra en las proximidades del Sanatorio de Malvarrosa, el "Maño" que ya se encontraba herido, fallece. También averiados, Gisbert y su observador Joaquín Arenas junto con Villalvilla y el fotógrafo Pegote, logran tomar tierra en Liria. Al día siguiente estas dos últimas tripulaciones con sus respectivos aviones se incorporan a Manises. Días después se traslada toda la Escuadrilla a Liria para posteriormente trasladarse a Vidreras. En este campo de nueva construcción, y que, aún no ha sido terminado, la 2.ª Escuadrilla sufriría varios bombardeos. En uno de ellos, cuando los aviones estaban empezando a rodar por el campo para efectuar el despegue, procedente del mar apareció una escuadrilla de Savoias que dando dos pasadas incendió una cisterna llena de gasolina, falleciendo dos trabajadores que estaban finalizando las obras del campo y la dolorosa pérdida de un excelente mecánico: Font, cuñado del Jefe de Escuadrilla. Varios aviones resultaron impactados aunque no lo suficiente como para que nada más cesar el bom-

bardeo despegaran siguiendo el ejemplo de Sánchez Calvo para realizar el servicio señalado aquel día. Al no cesar los bombardeos de la aviación franquista, se verían obligados a trasladarse a San Juan de Vilatorra, posteriormente a Vich y finalmente a La Garriga donde permanecería hasta el mes de enero de 1939. Desde este aeródromo se actuaba especialmente en los frentes de Tremp y el Segre. En uno de estos servicios, al despegar por la mañana, el avión de Luis del Valle y el fotógrafo Muñoz entraría en pérdida, quedando el morro clavado en el suelo. A consecuencia del accidente fallecieron los dos tripulantes, afortunadamente no explotó ninguna de las bombas que podían haber producido más víctimas. En otro servicio de bombardeo sobre Serós, sería atacada la Escuadrilla incendiando el avión de José Palma y con la cara quemada logra tomar tierra en zona gubernamental, el ametrallador-bombardero Alcañiz fallecería. Durante la ubicación de la 2.<sup>a</sup> Escuadrilla en La Garriga fue bombardeada varias veces sin que los aviones sufrieran sus efectos, posiblemente por encontrarse perfectamente camuflados entre los muchos avellanos que circundaban el campo.

El día 24 de diciembre de 1938, anterior a la gran ofensiva emprendida por los franquistas sobre Cataluña, cuando el personal volante de la escuadrilla hacía su entrada en el comedor, su Jefe: Eustaquio Gutiérrez, junto a su Jefe de Estado Mayor: Teodoro Garrote, les indicaban los nombres de las tripulaciones que participarían en el servicio de aquella tarde del día de Navidad, y que, transcrita de la pizarra sería la siguiente:

1.<sup>a</sup> PATRULLA: Eustaquio Gutiérrez (piloto) y Teodoro Garrote (observador) PUNTO IZQUIERDO: Antonio Nicolás (piloto) y Diego López (bombardero). PUNTO DERECHO: José Gómez Gómez (Piloto) y Juan José Ruiz (bombardero). 2.<sup>a</sup> PATRULLA: Francisco Palma Palma (piloto) y Miguel Mulet (observador). PUNTO IZQUIERDO: Isidoro Nájera (piloto) y Dionisio Onoro (bombardero). PUNTO DERECHO: Antonio Arijita (piloto) y Martiniano Lumbreras (bombardero). 3.<sup>a</sup> PATRULLA: Hector de Diego (piloto) y José Campos Prieto (observador). PUNTO IZQUIERDO: Ramón D'Ocón (piloto) y Enrique Sanz (bombardero). PUNTO DERECHO: Luis Villalvilla (piloto) y Antonio Lizaga (bombardero).

Sobre las dos de la tarde despegaban de La Garriga con rumbo a Igualada donde les esperaban dos escuadrillas de "Moscas" para protegerles. El objetivo señalado sería el pueblo de Fofllonga (Lérida) situado en la cuenca del Noguera Pallaresa al sur de Tremp y al norte en las proximidades del Embalse de Camarasa y muy cerca del frente gubernamental, donde se libraban encarnizados combates. Las órdenes recibidas serían las de batir el objetivo eficazmente, dada la potente concentración de fuerzas rebeldes. Serían sobre las tres y media de la tarde de un día bonacible cuya visibilidad les permitía descubrir perfectamente el blanco a batir desde sus proximidades. En tal contemplación se produciría el consabido y habitual alaveo que se venía practicando por las escuadrillas desde su bautismo de fuego en la histórica batalla de Guadalajara, y que, sería el indicador de la proximidad de

aviones rebeldes, o bien, del peligro de los disparos antiaéreos de la defensa aérea enemiga. No obstante, nuestro jefe de escuadrilla seguiría impasible hacia el objetivo. El resto de sus subordinadas tripulaciones dando un ejemplo de auténtica disciplina castrense, sin perder la formación de cuña de patrullas le seguirían hasta haber cubierto satisfactoriamente el servicio de bombardeo con el lanzamiento de la totalidad de sus setenta y dos bombas transportadas por los nueve "Natachas". Simultáneamente al lanzamiento de la bombas serían atacados por tres escuadrillas de Fiats del Grupo de García Morato que atacando de frente y en picado parecían caer del cielo. El ataque continuaría incluso en el momento en que en la forma acostumbrada iniciaban el viraje en picado en dirección a las líneas gubernamentales, tratando en velocidades superiores a los 400 Km/hora aproximarse al suelo para en vuelo rasante y sin perder la formación dirigirse a su aeródromo. En el ataque de los aviones de García Morato, la primera patrulla lógicamente sería la más afectada. El jefe de escuadrilla y su observador Garrote, heridos, saltarían del avión en paracaídas resultando gravemente heridos y hechos prisioneros. La tripulación del punto derecho Gómez y Ruiz impactados por la antiaérea, consiguen llegar hasta las líneas gubernamentales y no obstante estar ambos heridos, su estado sería agravado al estrellarse contra una montaña. Ruiz llevaba siete impactos de bala en una pierna. Gómez al caer herido también y estrellarse contra la montaña, tuvo fractura de la base craneal, un balazo explosivo en el tobillo del pie derecho, las heridas de la cabeza a consecuencia de la fractura craneal, tuvo hemorragia interna, que le haría perder el equilibrio. El punto izquierdo, Nicolás y Diego, también consiguen llegar a líneas propias estrellándose contra el suelo. Nicolás moriría en el acto. Diego López Muñoz, a pesar de haber sido gravemente impactado y el fuerte encontronazo recibido moriría al día siguiente en el puesto de mando de la Brigada republicana que guarnecía el sector. Moriría con el nombre de su esposa e hija de corta edad en los labios. Las tres patrullas fueron atacadas simultáneamente. Uno de los Fiats atacantes de la 1.<sup>a</sup> Patrulla caería incendiado a consecuencia de los impactos mortíferos lanzados por el ametrallador-bombardero Lumbreras. Palma y Mulet en impresionante picado se lanzarían al suelo perseguidos por varios Fiats. Con graves averías en el avión y ambos tripulantes levemente heridos lograrían finalmente tomar tierra en zona gubernamental. Arijita y Lumbreras igualmente perseguidos que los anteriores y a los que se les había dado por perdidos lograrían tomar tierra en Vich sin haber sido impactados. El avión de Nájera y Oñero se unirían en la 3.<sup>a</sup> Patrulla. Sin embargo, el punto derecho de la misma D'Ocón y Sanz se precipitaron en caída vertical a tierra, D'Ocón se lanzó en paracaídas cayendo entre dos líneas tuvo que esperar a la noche para incorporarse a las fuerzas gubernamentales completamente ileso. Sanz que aquel día volaba como fotógrafo quedaría sepultado entre los restos del avión. Hector de Diego jefe de la 3.<sup>a</sup> patrulla, se vería obligado a hacer un aterrizaje forzoso en líneas gubernamentales con el observador Campos, herido, quien lograría derribar a un

Fiat. Quedarían solos en el aire Villalvilla y Lizaga a los que se unirían Nájera y Oñoro, este hecho, les permitiría defenderse mejor y protegerse mutuamente y de forma más eficaz contra los Fiats. Hubo momentos en que cada avión llevaba hasta dos Fiats a la cola cruzándose el fuego de disparos al defenderse el uno al otro. Finalmente tendrían la gran alegría de ver arder a dos de ellos como antorchas en el aire. Posiblemente por la acción conjunta de los ametralladores-bombarderos Lizaga y Oñoro.

El trágico balance de aquel día, sería el de seis "Natachas" derribados, dos prisioneros, tres muertos y siete heridos. Sólo dos aviones regresarían a La Garriga: el de Nájera-Oñoro y el de Villalvilla-Lizaga. Arijita-Lumbreras tomaron tierra en Vich.

La protección de los "Moscas" brillaría por su ausencia, tal vez por volar a demasiada altura. Nunca sería ésta tan efectiva como la de "Chatos". Otro factor importante sería el de la velocidad, en este sentido, los "Moscas" tenían que realizar grandes círculos para no perder el contacto con sus protegidos. Tal hecho producía cierta inseguridad en nuestras tripulaciones sintiéndose más seguros cuando la protección se realizaba adaptando sus velocidades a las de los "Natachas". Quizá por ello, tanto en tierra como en el aire, llevados de nuestra admiración y cariño cantáramos aquellas canciones de: "Hay unos Fiats muy chulos / que a los "Natachas" les quieren dar... dos duros / pero, los "Chatos" que estaban vigilando, / a los Fiats... dos duros / les fueron dando."

Otro factor que influiría notablemente en el desastre del día 24 de diciembre, sería la orden recibida de batir el objetivo desde una altura de aproximadamente 4.000 m. alterando las normas usuales de los 800 m. normalizadas para todos los Grupos de "Natachas" desde su bautismo de fuego en Guadalajara hasta su intervención al final de la contienda contra la escuadra rebelde en el puerto de Cartagena el día 7 de marzo de 1939. Es muy posible, como hemos comentado en distintas ocasiones, Guti, Chacón y el que suscribe, que de haber dejado al Jefe de Escuadrilla y a su Observador en libertad de actuar según aconsejaran las circunstancias utilizando las conocidas tácticas, hubieran cubierto con éxito el objetivo y no hubiesen sido derribados tantos aviones. Tampoco habría habido tantos heridos y se hubiera evitado la parte más dolorosa: ¡Tres compañeros fallecidos!

Una vez reunidos en La Garriga los supervivientes y aviones útiles (siete). El día 27 de diciembre, llegaría Genaro Camacho para hacerse cargo de la Escuadrilla. Allí permanecería como Jefe de Escuadrilla, hasta que por mediación del Comandante Alonso recibiera la orden de trasladarse a la Zona Centro-Sur. El traslado lo haría en vuelo nocturno. Como segundo Jefe de Escuadrilla figuraba Migallón. Tanto los aviones como las tripulaciones serían distribuidas entre las tres escuadrillas del Grupo 30 (1.<sup>a</sup>, 3.<sup>a</sup> y 4.<sup>a</sup>). Reforzando a las citadas escuadrillas, participarían en los frentes de Extremadura y Andalucía, finalmente el día 7 de marzo de 1939 en el servicio de

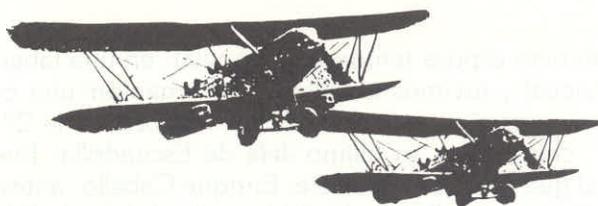
bombardeo a la flota franquista en el intento de desembarco en el puerto de Cartagena.

El día 29 de marzo de 1939 a las 8,30 horas cumpliendo disciplinadamente las órdenes del Coronel en funciones de jefe de las Fuerza Aéreas de la República, las Escuadrillas 3.<sup>a</sup> y 4.<sup>a</sup> al mando de su último Jefe de Grupo: Comandante Francisco Hernández Chacón se entregarían en Barajas. Ese mismo día 11 aviones de la 1.<sup>a</sup> Escuadrilla pondría rumbo a Orán. Entre los pilotos que se entregaron a las órdenes del Comandante Chacón se encontraba Luis Villalvilla.

Todas las Escuadrillas que se entregaron vivieron unas terribles horas de inquietud y angustia. En la mente de todos ellos estaba la idea de que se había llegado al final. El contubernio, la cobardía e incluso la traición era la tónica general en muchos de los mandos entreguistas. Sin embargo también hubo mandos que llevados de su honradez profesional creyeron en las falsas promesas de los compañeros de armas que en otros tiempos habían luchado codo con codo en las campañas africanas. En tales circunstancias, entre el último servicio realizado contra el fascismo en Cartagena y la entrega en Barajas a los "Natachas" se les encomendó otro servicio, Este consistía en bombardear un objetivo situado en el barrio de la Ciudad Jardín. Los "Natachas" sobrevolaron Madrid y por primera vez en la historia de estas escuadrillas no se batiría el objetivo señalado, en la mente de aquellos aviadores no podría germinar la fratricida idea de bombardear a unos españoles que hasta el día anterior habían luchado en contra de un enemigo común. Por ello: ¡Todas las bombas serían arrojadas sobre tierra de nadie!

Volviendo a la entrega de los aviones en Barajas, esta se haría disciplinadamente. Se cumplieron con toda rigurosidad las órdenes recibidas del último jefe de las Fuerzas Aéreas de la República: Don Manuel Gascón Briega. Aún conscientes de que podían ser represaliados, como así ocurrió, una vez en el aire, nada ni nadie podía controlarles, cumplieron un servicio, del que de antemano, sabían no volverían.

Nuestro Coronel, secundado por la mayoría del personal de Aviación, también secundarían y aceptarían disciplinadamente las órdenes de entrega en sus respectivos aeródromos aún disponiendo de aviones. Gascón no nos engañó él sufriría el calvario que en mayor o menor escala todos sufrimos. El pago con su vida y su ejecución sería un ejemplo de valor y admiración incluso para sus enemigos. Supo morir con HONOR y LEALTAD, la misma que nos había inculcado a todos en las vespertinas horas del glorioso día 20 de julio en la Escuadra Aérea, n.º 1 de Getafe. Por ello, desde este recuerdo póstumo a uno de los compañeros que se entregaron el día 29 de marzo de 1939, considero que: todos los supervivientes de la Gloriosa Aviación Republicana o gubernamental monolíticamente le debemos un homenaje póstumo donde se le reivindiquen todos los valores de su ejemplar vida castrense.



Villalvilla correría también la misma odisea que el resto de sus compañeros: vejaciones, prisión y campos de concentración, para finalmente, al salir del campo de concentración colocarse en Telefunken (Factoría de Getafe).

En estos momentos afluye a mi mente el recuerdo matinal de una mañana del mes de otoño del año 1943, al ser requerida mi presencia en la portería de la Compañía Española Ericsson, donde había ingresado el día 23 de enero del citado año. ¡Qué gran sorpresa! ¡y que alegría! Se trataba de mi antiguo compañero de la 2.<sup>a</sup> Escuadrilla de “Natachas” Luis Villalvilla. Tras quedar fundidos en un emotivo abrazo y contarnos nuestras mutuas vivencias de los últimos cinco años que aproximadamente hacía que nos habíamos separado en La Garriga. No olvidaré jamás las palabras que tras el efusivo saludo me dijo:

— Pero Basilio, ¡Si no pareces el mismo! ¿Qué ha sido de tu habitual alegría? ¡Qué tristeza tienes en la mirada! ¡Qué delgado estás! ¿Qué ha sido de tí desde que te fuiste de La Garriga?

— Me imagino que algo similar a tus vicisitudes... Primero la trágica y humillante derrota, con sus posteriores implicaciones y secuelas. Cuando salí de la cárcel después de cuatro años de cautiverio, al regresar al hogar paterno no encontré otra cosa que hambre y miseria. No parecían seres humanos se habían convertido en pavesas... Por si fuera poco... ¡A los siete meses de encontrarme en “libertad condicional” fallecería mi pobre madre a la que yo idolatraba! De los sacrificios que hicieron por mí se podría escribir un libro. Mi primera colocación sería en Construcciones Aeronáuticas. No llegué a cumplir el mes. Al llegar los informes de la Guardia Civil, que textualmente decían: “Se supone sea desafecto al régimen por haber sido Teniente Piloto y Ametrallador-Bombardero de la aviación roja”. La simple suposición sería motivo suficiente para echarme a la calle. Posteriormente estuve a punto de unirme a Guti, Garrote y Bajo que se dedicaban a la venta de tejidos en el rastro madrileño. Finalmente el día 23 de enero de 1943 me admitieron aquí en Ericsson como peón...

Había sido un reencuentro entre dos compañeros de escuadrilla. Dos aviadores gubernamentales que cual “fantasmas vagorosos, abatidos, vacilantes y andrajosos...” se habían incorporado aunque de mala gana y por necesidad, a tomar en marcha el tren de la época franquista en un largo e incómodo viaje que duraría cuarenta años. A partir de aquel día se reanudaría entre nosotros una amistad entrañable sólo comparable a la que habíamos tenido en la 2.<sup>a</sup> de “Natachas” de tal forma que en los primeros meses del año 1945, frente a la puerta del salón de baile que regentaban los

padres de mi primera esposa (entonces mi novia), en una taberna denominada "Casa Pascual", tuvimos la valentía de organizar una comida y de reunirnos varios compañeros de aviación, la mayoría de la 2.<sup>a</sup> Escuadrilla de "Natachas", entre otros, su último Jefe de Escuadrilla: Eustaquio Gutiérrez "Guti", el que había sido 2.<sup>o</sup> Jefe: Enrique Cabello, antes de pedir su integración en las escuadrillas de los "Chatos", el Jefe de Observadores, Manuel Contreras Berruga. También asistiría José Barberá, dos chóferes de la escuadrilla cuyos nombres no recuerdo. A nosotros se unieron también algunos compañeros del Ejército de Tierra que trabajaban con nosotros en Ericsson y Telefunken. Le echamos un valor extraordinario al tomar la decisión de celebrar la comida en el centro geográfico de Getafe. Y aunque de momento fuimos muy comedidos a medida que aumentaban las libaciones, se iba perdiendo el miedo y como en los mejores tiempos de nuestras vivencias en la 2.<sup>a</sup>, entonaríamos las letras de aquellas canciones inolvidables de nuestra guerra fratricida. Y al día siguiente surge la anécdota: paseando por la calle principal me encuentro a un amigo y antiguo cliente de mi padre. Se trata de Elias funcionario del Cuerpo de Correos y expulsado del mismo por sus ideas democráticas. Me aborda haciéndome la pregunta siguiente:

— ¿Sabes que ayer estuvo reunida en Casa Pascual una Escuadrilla de aviadores republicanos?

— ¡No me digas! Mira que no haberlo sabido.

Claro que lo que los aviadores gubernamentales hicieron, sólo para recordar tiempos de una de las épocas más felices de su vida, comparada con la actividad desarrollada por la que podríamos llamar "resistencia al franquismo" en la ciudad de Getafe no tendría importancia alguna.

Justamente en el momento en que las potencias fascistas sufrían sus primeras e importantes derrotas, allá por el año 1942, en los frentes europeos, aproximadamente un grupo de unas doce personas constituirían un grupo de resistencia en Getafe. Al año de esta constituido muchos cientos de antifascistas de la zona getafense, estaban de una u otra forma implicados en la "resistencia". Entre las tres factorías entonces más importantes: Construcciones Aeronáuticas, Telefunken y Ericsson, destacaría la primera de ellas con más de mil quinientos trabajadores incluidos colaboradores tan importantes como maestros industriales e incluso algún ingeniero.

La citada organización se iría extendiendo a otras zonas industriales como Villaverde, Carabanchel, Leganés, San Martín de Valdeiglesias, e incluso a varios pueblos de la Mancha.

Durante los años 1942 al 1946 se llegarían a instalar en Getafe tres imprentas clandestinas para informar a los simpatizantes de los aliados y antifascistas. Entonces no existían las multicopistas actuales y la impresión se hacía a mano.

Preocupada la policía por el auge del movimiento antifascista en Getafe,

desplaza desde Barcelona a un excomisario político del Ejército de la República, convertido en confidente de la policía para la cual estaba trabajando en la Ciudad Condal. El motivo principal del traslado, sería que el comisario político conocía a dos obreros a los que la policía consideraba podían estar implicados o relacionados con el movimiento antifascista. Uno de estos obreros fue detenido y a través de él toda la dirección del movimiento antifascista de Getafe. Durante varias semanas, llegarían a detener a más de setenta personas. Entre las más destacadas figuraba Fariñas, fallecido en los interrogatorios. Lucas, Alfonso y Morales.

Morales trabajaba en C.A.S.A., Lucas en Telefunken y Alfonso en Ericsson. El juicio de los detenidos lo llevó el coronel Aymerit que llevaba los casos de represión contra la masonería y el comunismo. De entre todos los detenidos, uno solamente sería condenado a muerte, lamento no recordar su nombre, se le conocía por el sobrenombre de "El Berengena". A varios les fué conmutada la pena de muerte por la de treinta años de prisión. Los supervivientes de la cárcel saldrían en su mayoría el año 1962.

Entre los que se salvaron de la detención figuraban dos aviadores republicanos, ambos pilotos de "Natachas": Sacristán y Villalvilla. Primero se refugiaron en Madrid, posteriormente se trasladarían a Valencia. El primero con el carnet que le facilitó el también piloto de "Chatos" Julio Muñoz. El segundo con un carnet que le proporcionó el "movimiento de resistencia".

Una vez en Valencia se separaron. El primer trabajo de Villalvilla sería en una fábrica de fibro cemento, posteriormente por mediación de los hermanos León y Elías Camisón pasaría a trabajar en la Algodonera de Levante. En la ciudad del Turía también encontraría a Gadea quién le informaría del domicilio de una extraordinaria mujer: ¡Julia! Nuestra gobernanta de la 2ª Escuadrilla de "Natachas". Ella sería la persona que con su padre e hijo de trece años más le ayudarían y gracias a esta familia pudo salir adelante en aquellos dramáticos días. Le recogerían en su domicilio para finalmente salir de España en el año 1952 con un pasaporte que les facilitaría ella misma se marcharon al Brasil donde han permanecido unidos toda la familia hasta que el día 24 de octubre se remontara por última vez al cielo en un vuelo sin retorno.

¡¡¡DESCANSA EN PAZ, QUERIDO COMPAÑERO!!!

Basilio García Moraleda  
Diciembre 1983



## OBJETIVO: LA CENIA

Cuarenta y seis años después

Transcurría aquella mañana del 16 de diciembre del año 1938. La visibilidad era perfecta. Sólo allá en lontananza, una ligera bruma oscurecía tenuemente el horizonte.

Serían aproximadamente las 10 horas, cuando la escuadrilla volaba sobre el Mediterráneo, dejando a nuestra derecha la desembocadura del río Ebro en las poblaciones de Amposta y Tortosa. A nuestra izquierda, y en aquel horizonte difuso, como una nube colgada del mismo, se divisaba Palma de Mallorca.

Tratando de eludir en lo posible, la vigilancia costera, volábamos paralelos a la costa, para internarnos nuevamente en tierra a la altura de Vinaroz.

Nuestro objetivo a batir, era el aeródromo de La Cenia. Por primera vez se había de realizar el bombardeo a una altura no usual hasta entonces en estos servicios. Se cambiaba la altura media, de cuatro mil metros en que se venía actuando a ocho mil quinientos en que estaba calculado este bombardeo que nos disponíamos a realizar. Para ello habíamos sido dotados de equipo eléctrico de calefacción así como inhalador de oxígeno, requisitos indispensables para volar a esta altura, en que en esta época del año la temperatura muy bien puede llegar a los 15-20° bajo cero y la respiración y presión arterial se hacen ya dificultosas para el cuerpo humano.

Todo hasta ese momento había transcurrido con la más perfecta normalidad.

La Escuadrilla, volando ya a la altura ordenada y una formación correcta, había dejado atrás la vertical de Vinaroz y enfilaba el objetivo que ya se ofrecía a nuestra vista, La Cenia. Objetivo peligroso a cubrir. En él se encontraba la Legión Cóndor.

Considero de justicia, el poder asegurar que en estos últimos minutos, todos quienes componíamos las tripulaciones de los bombarderos de la Escuadrilla íbamos sometidos a un estado de tensión nerviosa, razonado por el hecho de que en el recuerdo de todos nosotros permanecían aquellos servicios realizados a este aeródromo, en el que siempre había quedado la vida de alguno de nuestros compañeros.

Quizá el hacer el servicio a ocho mil quinientos metros tranquilizaba en algo nuestro ánimo. Como se dice en el argot taurino, se acercaba la hora de la verdad. Todo continuaba perfectamente. Ningún vestigio de ataque a nuestra formación, se divisaba en todo el espacio. Se presagiaba un bombardeo perfecto. El objetivo se deslizaba lentamente por la escala graduada del visor-telómetro de bombardeo y sólo unos segundos faltaban para que éste llegase al ángulo de tiro.

Con los cinco sentidos puestos en esta misión, formaban un conjunto, que sólo se define con la palabra, responsabilidad, de la que todos nosotros éramos conscientes, costase lo que costase.

Ya he abierto el “Lucky” mi mano sobre el lanzabombas, mi ojo izquierdo sobre el visor, contenida la respiración esperaba el transcurrir de los escasos segundos, para lanzar las bombas, y en ese momento... “Fatalidad”.

Una tremenda explosión corta la horizontabilidad de mi avión, y como un pájaro herido se tambalea perdiendo altura, zozobra, pero la pericia de un hombre —José López Ricondo— consigue ganar nuevamente la horizontal, momento que aprovecho para lanzar las bombas y cerrar el “Luky”. Habíamos perdido unos quinientos metros de altura.

¿Qué había pasado? El hecho de llevar la cabeza metida materialmente en el visor, y pendiente del bombardeo me impidió ver que una cortina de antiaéreos, había afectado directamente a los aparatos de cabeza —Jefe de Escuadrilla y punto derecho— en el que yo volaba.

Rápidamente me puse en comunicación con Ricardo, el cual me comunicó que el avión del Jefe de Escuadrilla había sido derribado sobre la vertical de La Cenia; nosotros llevábamos el motor izquierdo destrozado pero muy bien podíamos llegar a nuestra zona, yo le indiqué sería Reus. No había sufrido la más mínima lesión. Yo ligeramente había sido afectado muy levemente por dos esquirlas de metralla, en el labio superior y en la ingle, sin ninguna importancia.

¿Pero que fue del ametrallador, José Fuentes Verdú? Creo haber hecho cuanto pude por comunicarme con él, pero sin ningún resultado. Mi impresión fue que estaba herido gravemente en su cabina o quizá muerto por la metralla de los antiaéreos.

En esta situación, y unos quinientos metros más bajos y algo retrasados del resto de la Escuadrilla, volábamos suelo enemigo en la confianza de que habíamos de llegar a zona republicana, y así hubiese sido, de no haber surgido un nuevo y definitivo peligro. Las balas trazadoras de la caza enemiga empezaron a pasar lamiendo los planos, lo que me indicó nos atacaban por la cola. Poco se hizo esperar el resultado. Una nueva y tremenda explosión destrozó completamente e incendió el avión, y como una antorcha de fuego, siguiendo una línea inclinada fue a estrellarse contra el suelo en zona Republicana muy cerca de la orilla izquierda del Ebro. Los restos fueron recogidos.

¿Qué fue de mí? Te preguntarás compañero. Sólo decirte que me salvé. ¿Pero cómo? Esto ya me resulta difícil, puesto que no lo sé. Sólo recuerdo una cosa. Que no quería morir. Qué difícil era salir de aquel infierno donde la muerte me tenía abrazado pero luché contra ella y la vencí. En esa lucha conseguí abrir las compuertas de salida, y en décimas de segundo salí por aquel agujero, no se si de pies o de cabeza, lo cierto es que segundos después me encontraba colgado del paracaídas, calculo a unos tres mil o cuatro mil metros de altura, desde donde observaba la trayectoria que el

avión iba describiendo en su caída hasta estrellarse contra el suelo. Sólo. En el aire junto a mi destino, nuevamente la muerte se abrazó a mí, en la figura del caza que nos había derribado, un Messerschmitt 109; cuando abandonó el ataque al resto de la formación de Katiuskas al regresar a su base, tuvo la caballerosidad de darme dos vueltas al paracaídas y levantándome el brazo izquierdo me saludó, y no cabe duda me perdonó la vida.

En un picado profundo se dirigió a su base.

Colgado, y con la altura que aún tenía, pude conducir el paracaídas y caer en zona republicana entre un bosque en las proximidades de Benisanet. Una y mil veces pensé, cual podía ser la razón de que aquel día salvara yo la vida.

Recogido por unos "payeses" me acompañaron, y nada más trasponer un pequeño montículo, llegué a la caseta de mando de primera línea del Ejército del Ebro, muy cerca de las trincheras. Serían las 12 de la mañana, y después de miles de peripecias, me entregaban a las 11 de la noche en Reus.

Atrás en el camino escabroso del destino, donde la lucha por un ideal que refleja la libertad, quedaron las vidas del Capitán Gómez, Piloto-Jefe de la Escuadrilla, su ametrallador Teniente Sánchez y José López Ricondo -piloto- y José Fuentes Verdú -Ametrallador-. Supervivimos Rafael Ballester -Observador Jefe de Escuadrilla, y Ricardo Aresté Yebes -Observador.

Han transcurrido 46 años. Estos acontecimientos, jamás son olvidados, pero a veces parece ser como si el destino, quisiera en un momento dado, recordarte que un día y a una hora determinada salvaste la vida milagrosamente, y otros en cambio la perdieron.

Esta circunstancia me ocurrió a mi el pasado año cuando visitábamos la Unión Soviética.

Cuando vivíamos unos de los días más felices de nuestra vida y cuando celebrábamos un cóctel de despedida de nuestra inolvidable estancia en la URSS el compañero José María Bravo, dentro de aquella situación de alegría, solicitó un minuto de silencio.

La gorra que en su uniforme de Capitán usara Gómez, presidía aquella reunión en memoria de todos nuestros compañeros. Y para finalizar compañeros de A.D.A.R. sólo me queda el decirlos, que es difícil encontrar la razón por la cual se pasa de una alegría inmensa que estás viviendo, a esa tristeza que a mi me produjo el ver aquella gorra, símbolo de unidad y hermandad que debe permanecer en todos nosotros hasta nuestra muerte.

R. ARESTÉ

## ANÉCDOTAS Y RECUERDOS...



Siempre que se escribe algo con referencia a vivencias o peripecias anecdóticas que han ocurrido en el transcurso de la vida de una persona, se pretende recordar las incidencias que más han destacado en la vida profesional de cada individuo. Quiero, pues, con este artículo, hacer mención de circunstancias vividas por mí, así como de ciertos pilotos que fueron protagonistas y propulsores de una afición desmedida en los asuntos de la aviación con respecto a mi persona y de todos aquellos que formaron las unidades de las fuerzas aéreas.

¿Cuál piloto será el que no recuerde sus primeros momentos de vuelo, con su profesor incluido y el instante en que le dan la orden de volar sólo por primera vez? Yo recuerdo perfectamente esos instantes tan emocionales y le dedico con un recuerdo muy entrañable estas líneas a mi profesor D. Emilio Roy que en el pequeño aeródromo de El Palmar en las cercanías de Murcia me dirigí con gran pericia, las primeras 6 horas de doble mando, pues tengo que reconocer la capacidad y paciencia de aquel gran hombre para soportar mi ignorancia, que en ocasiones puso en peligro nuestras vidas, lo cual no ocurrió debido a su extraordinaria capacidad.

Una vez pasados estos trámites de novatismo y con las horas de vuelo de período elemental, de todos es sabido, que se pasaba a transformación en La Ribera para hacer el curso correspondiente de caza; allí me encontré con unos nuevos profesores, de la categoría de Jiménez Piedra, Gerardo Gil y Olmos entre otros, todos ellos estupendos, a los que les dedico mi más fervoroso y cariñoso recuerdo. En esta Academia, mi actuación fue completamente normal; pero tengo que reseñar un caso anecdótico que me ocurrió con un Nieuport que al intentar tomar tierra, después de haber realizado unos entrenamientos de acrobacia, el muy "condenado" me hizo un "caballito" de 180 grados que no pude corregir hasta que al final "capotó", con la suerte de no romper nada ni sufrir daño alguno, ya os podéis figurar, lo que ésto significaba para mí a la altura de estar terminando el curso. No obstante, todo lo solucionó el gran profesor y extraordinario caballero del aire, Sr. Jiménez, con un leve arresto de unos días sin paseo y unas horas más de entrenamiento para familiarizarme con el manejo de los pies, que era lo más peligroso de aquel tipo de avión y que, a pesar de esto, por su dureza, servía muy bien para la formación de buenos pilotos.

Como todo en la vida no son fracasos, después pasé al cuadro eventual y a los pocos días a la 2.<sup>a</sup> escuadrilla de "CHATOS" en donde me encontré con los estupendos compañeros Viñals, Calvo, Fiestas, Llorens, Andreu, Torres, Basauri, Sellabona, Julio Muñoz y Betoret entre otros a los que dedico un afectuoso recuerdo, por sus enseñanzas y la constante protección que me prestaron, con lo cual pude terminar la guerra, sin ningún percance grave que mencionar, a pesar de los numerosos servicios que teníamos que realizar, debido a la escasez del material disponible.

*Patrocinio Romero Vallhonrat. - 2.ª de "CHATOS"*



## CARA Y CRUZ

Fue un día.  
Tú lo sabes, Rafael

¿Cuándo?, no importa,  
pero sí sabemos  
que en el destierro fue.

Soñabas, como nosotros,  
con horizontes nuevos  
llenos de esperanza.

Y dijiste aquello de:  
“te elevarás de nuevo  
toro verde”  
o algo así parecido.

¡Cuarenta años!  
que para algunos  
fueron de paz...  
y los vivieron mejor;  
para otros, los más,  
los vivimos peor.

Sol y aroma de flores  
impregnaron tu piel.

Cubierta de heridas,  
olor a pólvora,  
mancharon de sangre,  
rasgando tu cuerpo  
y tu piel

Los algarrobos de América  
te vieron llorar  
y junto a ellos, dices,  
al toro lejano  
oíste bramar.

Aquí, junto a olivos  
naranjos, carrascales  
y algarrobos  
otro toro negro,  
negro, negro  
corneaba y mataba.

El toro verde, aberrojado,  
humillado, pero no vencido  
se elevó de nuevo.

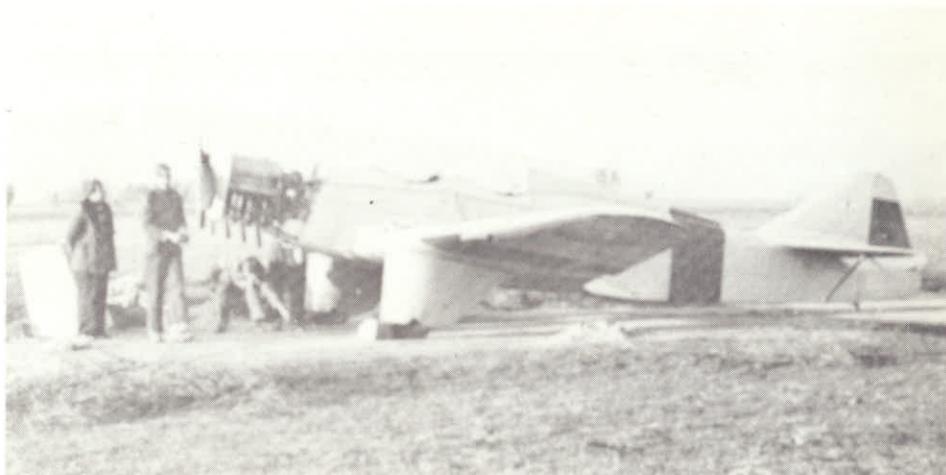
Y aquellos olivos  
naranjos, carrascales y  
algarrobos  
vieron al toro verde,  
todo furia  
sin riendas,  
cual caballo desbocado  
cabalgando el oleaje.

Por los campos  
con color de drama  
el viento elocuente,  
sopla torrentes de libertad,  
barre el olor de sangre con espliego  
y siembra, después,  
paz, amor y libertad.

JOSÉ VEGUILLAS LARIOS

SARGENTO MECÁNICO 1.º Ella  
GRUPO 21 MOSCAS





Gil - Pazó, GP1 en reparación.



Avioneta Gil - Pazó, en la Escuela de Pilotaje.



La Gil - Pazó con cabinas cerradas, que se empleó como avioneta de enlace en la Guerra Civil 1936-39.

ME ENCANTA  
EL E-30, POR LA  
FACILIDAD CON QUE LE  
VANTA LA COLA...



4. A ESTA, NO SE  
POR QUE LA NOMBRAN CO-  
MO A UN SENOR, POR LOS  
APELLIDOS... ¿SERA  
POR LOS PANTALONES?

"VISITANDO AL RECLUTA"

TU TEN MU-  
CHO CUIDADO,  
HIJO MIO, QUE ES-  
TOS DE LA AVIACION  
ESTAN TODOS  
LOCOS...



EN "MONTAJE"  
= ALCANTARILLA =

LLEVA TODA LA MA-  
ÑANA AHI SENTADO...  
DICE QUE NO QUIERE  
PERDERSE EL MOMEN-  
TO DEL DESPEGUE

