

ALAS GLORIOSAS



MESSERSCHMITT BF 109



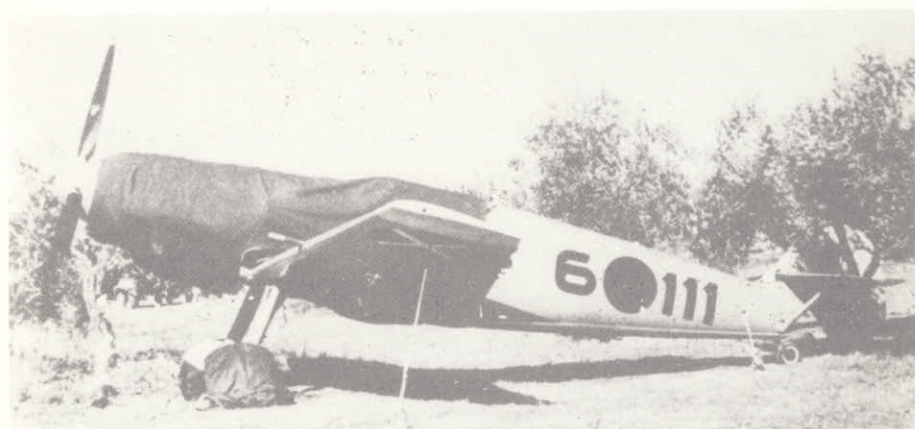
HEINKEL He 111

BOLETIN INFORMATIVO 35

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



Una patrulla de Messerschmitt 109, E-3, en el Campo del Prat.



Un Messerschmitt BF 109 en el Campo de La Cenia.

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 35

SEPTIEMBRE - OCTUBRE 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
Jordi Bayés i Planell
Antonio Lizaga Miguel
José Jové Alujas

Luis Negra Escuder
Ricardo Domingo Bochaca
Patrocinio Romero Vallhonrat
José Sanchis Selva

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
Juventud de espíritu y de corazón	3
Necrológicas	4
Agradecimiento a un compañero	5
Temas aviatorios	6 - 7
Necrológica: Henri Fabre, inventor del hidroavión.	7
Los viejos aviones: Messersmit y Heinkel	8 - 18
De Los Llanos a La Garganta	19 - 20
El triste recuerdo de un combate aéreo	21 - 23
¡Han pasado 45 años!	24
El museo aéreo de la R.A.F.	25
Conmemoración de un centenario	26 - 27
Servicios bien realizados	28 - 29
A la busca del avión perdido	30
Galería de pilotos: Hans Joachim Mareille	31 - 32

JUVENTUD DE ESPÍRITU Y DE CORAZÓN

La juventud no es un período de la vida, es un estado del espíritu, es un efecto de la voluntad, una cualidad de la imaginación, una intensidad emotiva, una victoria de la audacia sobre la timidez y del afán de aventuras sobre el gusto de la comodidad.

No basta para envejecer haber vivido un cierto número de años, se envejece únicamente cuando se abandona el propio ideal.

Los años arrugan la piel, pero renunciar al entusiasmo arruga el alma.

Las preocupaciones, las dudas, la inseguridad, el temor y la desesperación, son los enemigos que hacen doblar la cabeza hacia la tierra y llevan el espíritu lentamente a convertirse en polvo antes de la muerte.

Ser joven, es conservar a los sesenta o setenta años la afición a las cosas y tener pensamientos brillantes; la intrepidez ante los acontecimientos, el deseo del niño hacia todo lo nuevo... la facultad de saber interpretar los procesos divertidos y alegres de la existencia.

Eres tan joven como la propia confianza, tan viejo como tus temores, tan joven como tus esperanzas y tan viejo como tus abatimientos.

Seguirás siendo joven mientras tu corazón sea capaz de interpretar los mensajes de belleza, de valor, de entusiasmo, de grandeza y de fuerzas que envían la tierra, los hombres o el infinito...

Cuando las fibras de tu corazón estén rotas y su fondo esté cubierto por las nieves del pesimismo o heladas por el cinismo, entonces... serás viejo y que

«DIOS TENGA PIEDAD DE TU ALMA»

* * * * *

(Poema de Samuel Ullman, que el General Mac Arthur hizo inscribir en los periódicos murales de su Cuartel General).

NECROLÓGICAS

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

RICARDO BONAFEU BONAFEU. - Norte-Balear

REGULO ALGARRA MOTILLA. - Sureste

ALFONSO JIMÉNEZ BRUGUÉS. - Norte-Balear

ERNESTO FERNÁNDEZ BOZ. - Chile

JOSE SÁNCHEZ BERTOMEU. - Levante

PEDRO CONSTANS ROS. - Norte-Balear

D^a SUSANNE POMÉS ANTID, esposa de nuestro
compañero Salvador Pomés - Francia.

D^a MARIA LAURENTINA LARIO, esposa de nuestro
compañero Juan Lario Sánchez - Centro.

D^a MANUELA JIMÉNEZ ARRIBAS, esposa de nuestro
compañero Francisco Moreno del Río - Centro

Rectificación: En el número 32 se insertó la defunción de nuestro compañero Francisco Moreno del Río, cuando la fallecida era su esposa D^a Manuela Jiménez Arribas.

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!



Foto de un Heinkel He 111 tomada por un armero de la Escuadrilla mientras nos estaban bombardeando en el campo de Celrá.

AGRADECIMIENTO A UN COMPAÑERO

Fidel Sánchez Noguera, mecánico de la promoción posterior a la mía, fue destinado a la 3ª de Katiuskas del grupo 24, destacada en aquel entonces en el aeródromo de Celrá (Gerona) y lo destinaron al aparato donde yo era el mecánico, para que le fuese instruyendo y poniéndole al corriente del manejo de motores, etc. Le llamaba la atención al amigo Sánchez, aparte de mecánica, instrumentos, etc., lo limpios que estaban los instrumentos y el tablero donde estaban montados, a lo que yo le contesté orgullosamente que era el avión del jefe de escuadrilla, capitán D. Armando Gracia Mena —a quien tanto me gustaría poder volver a ver y darle un fuerte abrazo— y que, por lo tanto, había que esmerarse en todo.

Habíamos calentado motores, el compañero Sánchez se encontraba sentado en el plano de estribor al lado de la cabina donde estaba yo sentado, dándole explicaciones. De momento, Sánchez me dice a voz en grito: —¡Salta Aparici, están bombardeando! ¡Salta..!, pero no sólo utilizó la palabra, sino que prácticamente me agarró por los hombros y me sacó de allí. Nos tiramos de cabeza, cada uno por un plano, y en el suelo nos quedamos sin poder movernos, puesto que las bombas estallaban cerca.

Pasado el bombardeo, nos levantamos y comprobamos los daños en el avión. El tablero de instrumentos había desaparecido por la metralla y el asiento donde unos momentos antes yo estaba sentado, lo había cortado la metralla en dos en el respaldo, aparte de dejarlo como un colador. Sánchez y yo nos miramos y me dijo: —Anda Aparici, que has nacido hoy de nuevo! Contestándole yo: —Gracias a ti compañero!, pues si tú te limitas a avisarme y te tiras sin agarrarme y sacarme de la cabina, a estas horas yo ya habría pasado a mejor vida.

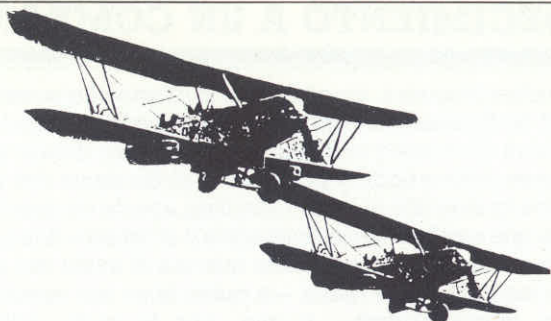
Imaginaros mi alegría al encontrarme ahora de nuevo en Valencia con este compañero. Comentábamos como nos salvamos de buenas, ya que en el campo, por lo menos en aquel entonces, no había defensa de ninguna clase, y si es que la hubo, no actuó.

La fecha 14 de abril de 1938, fecha bien significativa, por ser la conmemoración de la República, y mas para mí, que volví a nacer.

En aquel bombardeo, en la 3ª Escuadrilla, fuimos heridos los mecánicos Manuel de Mingo García y yo. Afortunadamente leve, tan sólo un rasguño por la metralla en el pie derecho, lo que yo no acertaba a comprender, pues si no era en el aire al saltar ¿cómo podía ser?.. Yo, al saltar del plano, me quedé tumbado en el suelo y ya no me moví hasta que pasó el bombardeo... Lo comprendí después cuando un armero desmontó la espoleta de una bomba que no estalló y vimos que aquello en vez de una espoleta corriente con su percutor, etc., parecía más bien un aparato de radio. Eran ya las famosas bombas alemanas llamadas "Rasantes" que estallaban antes de llegar al suelo, sin meterse en tierra, haciendo el clásico embudo, cuyas bombas, ensayaba ya la Legión Cóndor con nosotros, ya que fueron los HEINKELS 111, de la citada Legión, los que nos obsequiaron con sus regalos el día de la conmemoración de la República, y de cuyo obsequio, me quedó como recuerdo una pequeña pero hermosa cicatriz.

Terminada la narración de los hechos, sólo me queda repetir: GRACIAS AMIGO y muchos años que podamos seguir viéndonos.

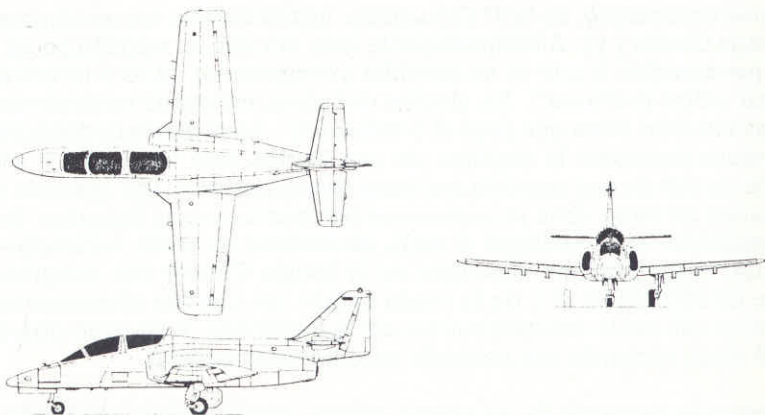
Enrique Aparici Comeche
Mecánico de la 3ª Escuadrilla Grupo 24 Katiuskas



TEMAS AVIATORIOS

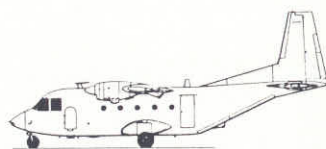
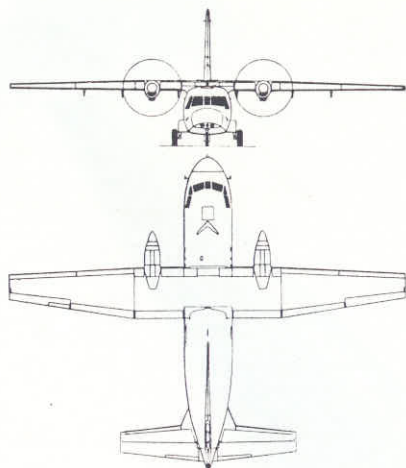
FARNBOROUGH 1984. — Durante los días del 7 al 9 de septiembre, hemos estado en Londres los amigos y compañeros, López Petra, Suades, Vilella, Maluquer, Gómez y el que suscribe, con sus esposas, para presenciar la exhibición aérea de Farnborough, considerado como el mayor acontecimiento aéreo de este año, donde hemos visto a las grandes industrias aérea del mundo, para exhibir sus más modernos aparatos y productos de la más avanzada tecnología. Ha sido una experiencia inolvidable, ya que unos 500 expositores han desplegado sus modelos de las más adelantadas técnicas aeroespaciales, siendo las auténticas estrellas de este acontecimiento esos nuevos y excitantes tipos de aviones de las líneas aéreas del futuro.

El clímax más interesante ha sido, por supuesto, las exhibiciones aéreas que cada tarde, los pilotos han desplegado sus habilidades, con estos nuevos tipos de aviones, pero diría que el show más emocionante fue la contemplación de las evoluciones de doce reactores de caza de la Royal Air Force, que en formaciones perfectas y rubricadas con largas estelas de humo de diferentes colores, unas veces en patrullas de tres, otras en formación de doce aviones, subiendo, bajando y entrecruzándose de forma audaz y temeraria.



CASA C-101 AVIOJET*

SPAIN



CASA C-212 AVIOCAR★ SPAIN

Es de agradecer la deferencia que tuvieron con nosotros, la Dirección de la acreditada compañía de aviación española CASA, que aparte de entregarnos interesante documentación de los nuevos modelos que se presentaron en la muestra Internacional de Farnborough y que son los aparatos que reproducimos “CASA C-101 AVIOJET” y el “CASA C-212 AVIOCAR”, fuimos tratados con la deferencia y consideración de componentes y veteranos de la que fue aviación de la república, charlando amigablemente con los directivos de CASA que nos obsequiaron y atendieron de forma afectuosa.

Simón Fiestas Martí

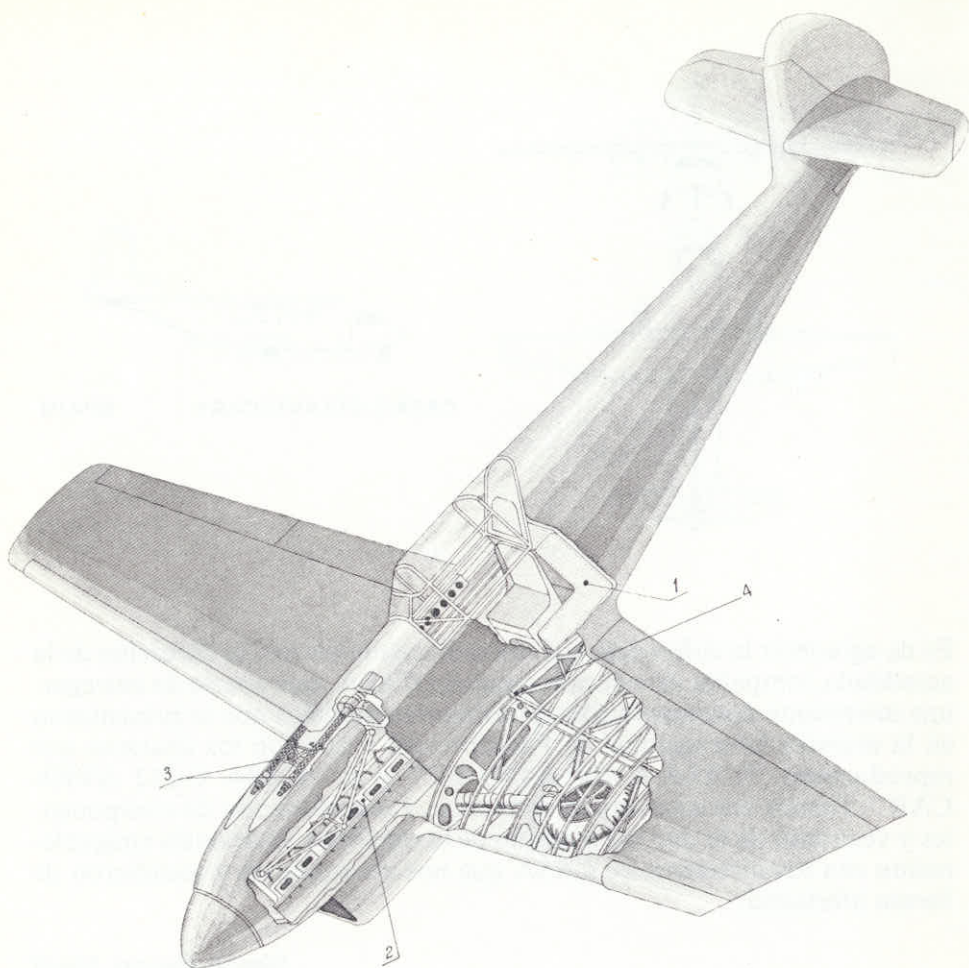
NECROLÓGICA

Henri Fabre, inventor del hidroavión

Henri Fabre, el inventor del hidroavión, murió el pasado viernes en Touvet, localidad cercana a Grenoble, a la edad de 101 años de edad.

El longevo inventor había logrado hacer despegar el primer hidroavión, llamado «*El pato*», el 28 de marzo de 1910, en el Lago de Berre.

Henri Fabre, nació en Marsella en noviembre de 1882, en el seno de una rica familia de armadores marítimos, pero su afición a la aeronáutica le llevó por otros derroteros de los establecidos por la tradición familiar. El fallecido estuvo casado con Germaine de Montgolfier, descendiente del inventor del globo aerostático.



Messerschmitt BF 109

1. Depósito de gasolina.
2. Motor.
3. Ametralladoras.
4. Monolarguero.

LOS VIEJOS AVIONES

Bastantes compañeros, principalmente pilotos, dicen que sería interesante que se publicaran también algunos de los aviones más representativos del bando Nacionalista, contra los que tenían que luchar, ya que el valor de una victoria siempre es cotejada a través del material que dispone cada bando. Sólo entonces se puede catalogar el valor humano de una contienda, y además queda para la Historia.

EL AVIÓN DE CAZA MESSERSCHMITT BF 109

En 1933 el R.L.M. alemán (Ministerio del Aire del Reich), convocó concurso para proveer a la Luftwaffe de un moderno avión de caza, monoplaça y monoplano.

En este tiempo la HEINKEL ya hacía tiempo que estaba proyectando un avión de estas características, el cual se denominó He 112.

La Bayerischen Flugzeugwerke da el encargo de diseñar el avión al profesor Willy Messerschmitt y al Ingeniero W. Rethel, los cuales iniciaron los diseños del avión que sería el BF 109.

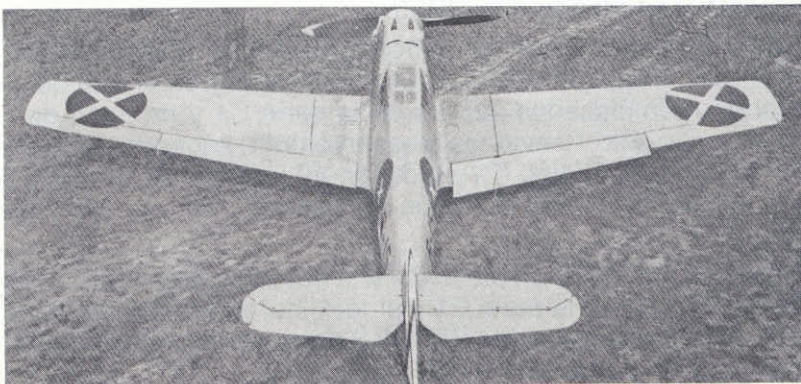
Estos dos tipos de avión de construcción enteramente metálica, monoplano, de diseño "Cantilever", monoplaça, ala baja y tren de aterrizaje retráctil, tuvieron la confrontación, para el concurso en Travemünde, desde finales de septiembre a finales de octubre de 1935.

Los dos tipos de aviones, Heinkel y Messerschmitt, montaron para esta ocasión los motores Rolls-Royce "Kestrel", pues la Junkers no tuvo disponibles los motores JUMO 210 A de 610 Cv. que se habían pedido para estos aviones. Los motores "Kestrel" serie V tenían 690 Cv. y las series IV-V-VI sólo se diferenciaban en la relación del reductor de tipo excéntrico, las cuales eran de 0'632:1 - 0'553:1 y de 0,477:1 respectivamente.

La elección favoreció al Messerschmitt BF 109 por ser su construcción más simplificada y por lo tanto más económica.

El prototipo V1 con el que se hicieron las pruebas fue seguido de los prototipos V2, V3, V4, V5 y V6. El V2 voló en enero de 1936 ya con el motor JUMO 210 A. de 610 Cv.

La Guerra Civil Española sirvió de banco de pruebas reales para este tipo de avión. A finales de noviembre de 1936 son desembarcados en Cádiz los prototipos V3, V4, y V5 del BF 109, llevándolos a Tablada (Sevilla), donde se montaron. El 10 de diciembre, el V3 pilotado por el Sargento Kley, al despegar, tiene avería del motor y el piloto se tira del avión pero el aparato queda destrozado. Cuatro días después, el Subteniente Trautloft despegar con el V4, en vuelos de pruebas y evaluación, estos vuelos se realizan durante unos días y permiten resolver



los problemas que iban surgiendo: Carburación, Refrigeración, Tren de aterrizaje, etc., después de las pruebas este avión V4, es devuelto a Alemania.

El prototipo V5 es encuadrado a la Escuadrilla de Heinkel He 51 del Grupo J 88 de la Legión Cóndor, y participa en la ofensiva del Norte con la denominación, 6-3.

En marzo de 1937 llegan a España los BF 109 B1, con las correcciones que determinaron las experiencias obtenidas en los prototipos V4 y V5, este ya en combates reales en el frente del Norte.

Los BF 109 B1 reemplazan a los Heinkel He 51, y a las órdenes de Lützow se constituye en el Grupo J 88 de la Legión Cóndor pasando al frente del Norte, con base en Herrera de Pisuerga, pero, el 7 de julio, empieza la batalla de Brunete y este Grupo pasa al mando del Capitán Handrik (Herman en España). En esta batalla de Brunete, el 13 de julio, encuentra la muerte el Suboficial Guido Honess, al ser abatido, también es derribado el Suboficial Harbarch, que salta en paracaídas.

El 28 de julio de 1937, termina la batalla de Brunete y los BF 109 B1 que quedan del J 88, vuelven a Herrera de Pisuerga para su revisión.

Mientras, se habían desembarcado 22 aviones BF 109 B2 en Vigo y se montaron en León pasando al grupo que ahora tiene la denominación de 1/J 88 de la Legión Cóndor. El 14 de agosto de 1937 se reemprenden las operaciones en el frente del Norte (Santander/Asturias). Hasta primeros de octubre la Legión Cóndor había recibido un total de 52 BF 109 de los tipos B1 y B2. El 13 de octubre ya están formados los dos grupos de Caza de la Legión Cóndor, el 1/J 88 mandado por Schlichting, y el 2/J 88 cuyo mando recae en Harder, Lützow regresa a Alemania.

El 21 de octubre, al entrar los Nacionales en Gijón, recuperan un I-16 (Mosca), n.º 33 intacto, desmontándolo y mandándolo a Alemania.

A mitad de noviembre de 1937, los dos grupos J 88 son desplazados al frente de Madrid. El 4 de diciembre, en un servicio de escolta, el avión del Sargento Polens, BF 109 B1 núm. 6-15, tiene que tomar tierra en la carretera de Azaila a Escatrón, por falta de gasolina, este avión recuperado por los Gubernamentales, es llevado a Sabadell, donde se desmonta y se manda a la URSS.

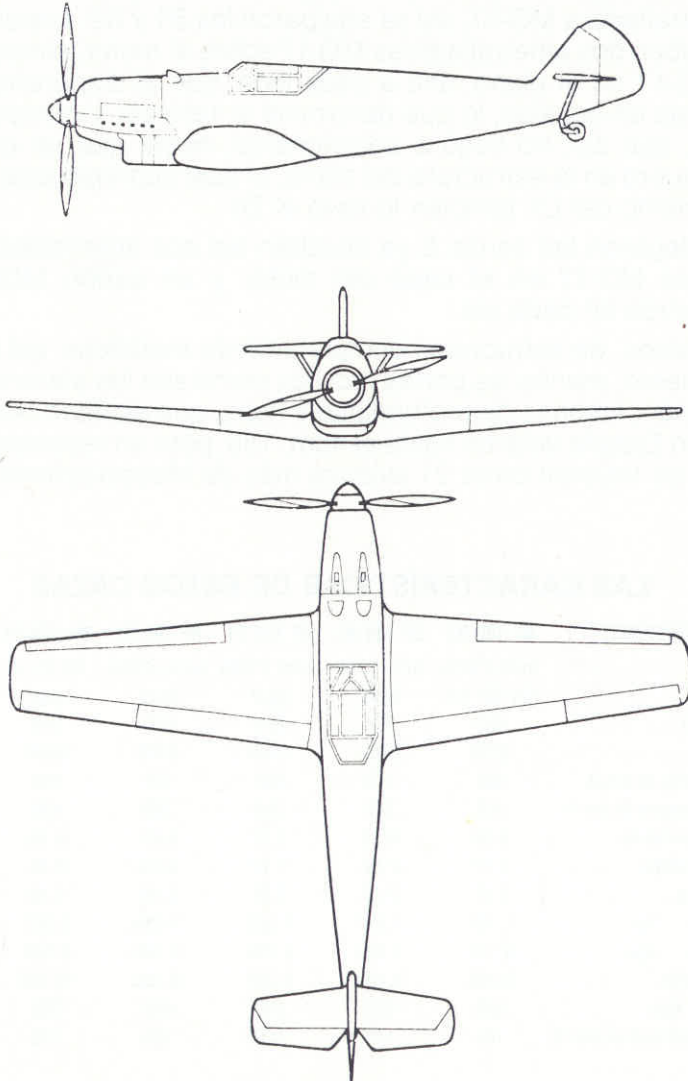
A primeros de 1938, fueron devueltos a Alemania 12 aviones del Tipo BF 109 B2 por irregularidades en sus estructuras y en el tren de aterrizaje, siendo reemplazados por los de la serie C1 y en junio de 1938 quedan en vuelo sólo 10 aviones Messerschmitt, llegando a España rápidamente aviones del tipo C1 y también 40 aviones de la nueva serie D1, con la cual se forma el Grupo de caza 3/J 88, de jefe: Werner Mölders.

En septiembre de 1938 y en plena Batalla del Ebro, empiezan a llegar a España los BF 109 de la serie E1 y al terminar la Batalla del Ebro, los primeros aviones de las series BF 109 B pasan a los pilotos españoles, que operan junto a los Heinkel 51.

En 1938, al empezar la ofensiva hacia Cataluña, los grupos de la Legión Cóndor 1/J 88, 2/J 88 y 3/J 88 son equipados enteramente con los BF 109 de las series D1, E1 y E3 dejando los de C1 y B2 que les quedaban, en reserva a fin de cubrir bajas, los tres grupos quedan bajo los mandos de Reents, Lojewski y Bonin, respectivamente.

En febrero de 1939, ya terminada la campaña de Cataluña los tres grupos de Messerschmitt BF son trasladados a Madrid, y el 27 de marzo hacen su último servicio.

Cuando en septiembre de 1938, estalla la rebelión de los Sudetes de Checoslovaquia, la constructora del BF, pasa a ser la Messerschmitt A.G. y se contratan los servicios de cinco empresas más: Ago, Arado, Esla, Fieseler y WNF, a fin de hacer frente a la demanda de estos cazas, que hacía la LUTWAFFE. Los tipos E1 y E3, si bien continuaron en



España como BF, ya la denominación en fábrica, era Me 109 E1 y Me 109 E3.

Para los prototipos V1, V2, V3, V4, V5 y V6, así como la primera serie B1, las hélices fueron "Schwarz" de madera y bipala. Las series B2, C1, D1, llevaban las hélices "Hamilton" bipala metálica de paso regulable y las series E1 y E3 las hélices fueron V.D.M. tripala metálica de paso regulable.

El prototipo V4 fue el primero que se armó, con dos ametralladoras Rheinmetall MG-17 de 7,9 milímetros y un cañón central que disparaba a través del buje de la hélice MG/FFM, de 20 milímetros, este cañón, al dispararlo, creaba vibraciones, y al mismo tiempo, no estaba bien refrigerado, por lo que los prototipos V5 y V6 se reemplazó el cañón por otra ametralladora MG-17, así se equiparon los B1 y B2. Los de la serie C1 montaban dos ametralladoras MG-17 sobre el motor, sincronizadas y dos MG-17 en el plano, una a cada lado, que al dispararlas daban vibraciones en las alas, lo que determinó el reforzar y compensar los alerones, aún así, no llegó a solucionarse, hasta que se empleó el monolarguero en la estructura del plano, el cual suprimió este defecto. El armamento del C1 también lo llevó el D1.

Cuando llegaron las series E ya llevaban las dos ametralladoras sincronizadas MG-17 en el capó del motor y un cañón MG/FFM de 20 milímetros en cada ala.

Estos aviones, de estructuras completamente metálicas, así como su recubrimiento, menos las partes móviles como son los alerones, timón de dirección, timones de profundidad y flaps, que estaban recubiertos de tela, en España volaron hasta el núm. 136, pero en repuestos se calcula que se trajeron otros 21 aviones más de Messerschmitt.

LAS CARACTERÍSTICAS DE ESTOS CAZAS

MESSERSCHMITT	BF 109 B1	BF 109 B2	BF 109 C1	BF 109 D1	Me 109 E1	Me 109 E3
Motor	Jumo 210Da	Jumo 210G	Jumo 210Da	Jumo 210Da	DB 60 1A	OB 60 1Aa
Cilindros	12V 60° lvt.	Igual	Igual	Igual	Igual	Igual
Potencia en CV.....	690	700	690	690	910	1050
Rpm.....	2700	2700	2700	2700	2300	2400
Velocidad máxima en km/h.....	465	470	460	475	550	560
Velocidad de crucero en km/h.....	350	345	350	350	480	490
Envergadura en metros.....	9,22	9,22	9,22	9,87	9,90	9,90
Longitud en metros.....	7,77	7,77	7,77	8,55	8,80	8,80
Altura en metros.....	2,27	2,27	2,27	2,45	2,50	2,50
Peso en Vacío Kgs.....	1.505	1.597	1.505	1.630	2.037	2.048
Peso en Carga Kgs.....	2.150	2.296	2.150	2.160	2.586	2.586
Techo metros.....	8.200	8.400	8.200	8.100	10.500	10.500
Autonomía Kms.....	690	650	690	690	660	660
Velocidad de aterrizaje en Km/h.....	100	110	100	105	130	130

ANECDOTARIO

En los primeros días del año 1944 llega a Sabadell un Messerschmitt Me 109 E3, y el Capitán Ingeniero Aeronáutico, D. Luis Marqués Maristany, Jefe de Talleres de este Parque Eventual de Aviación de Cataluña, sito en Sabadell y a cuyas órdenes estaba el que suscribe, desde el 20 de abril de 1939, me ordena entrar el avión al angar y ponerlo en un lugar que no estorbara el movimiento de los demás aviones, toda vez que a este avión tenían que hacerse una serie de comprobaciones y trabajos que ya me indicaría el Teniente Coronel Ingeniero Aeronáutico, D. José Servet López A., Jefe del departamento de Investigaciones Aeronáuticas del Ministerio del Aire, que llegaría al día siguiente, y que yo estaría a las órdenes del Teniente Coronel Servet todo el tiempo que se precisara.

Lo primero que se me ordenó fue poner el avión encima de tres básculas, una en cada rueda y una en la rueda del patín de cola, descapotar, totalmente motor y parte delantera del avión, hasta la cabina del piloto, ponerlo nivelado en su línea de vuelo, localizar el centro de gravedad del avión, etc. Todos estos trabajos se hacían con vistas a equipar estos aviones, con el motor Hispano Suiza 89-12-Z-00.

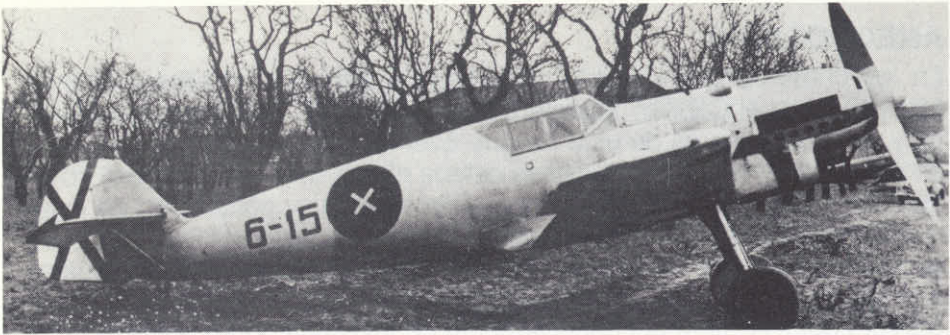
CARACTERÍSTICAS DE LOS MOTORES

	Motor Daimler Benz DB 60 1Aa	Hispano Suiza 8912 Z 00
Cilindro	12 en V a 60°	12 en V a 60°
Carburadores	4 de propia marca DB	6 de propia marca HS
Presión admisión milm/Hg ..	a 1120 $\text{m}^3/\text{m}^3/\text{Hg}$	905 $\text{m}^3/\text{m}^3/\text{Hg}$
Potencia máxima	1.150 cv. a 2.500 rpm.	1.200 cv. a 2.800 rpm.
Consumo	270 G/Cv/h.	255 Gr/Cv./h.
Potencia normal	950 cv. a 2.300 rpm.	1.100 cv. a 2.600 rpm.
Presión de admisión	990 $\text{m}^3/\text{m}^3/\text{Hg}$	840 $\text{m}^3/\text{m}^3/\text{Hg}$.
Consumo	220 Gr. Cv/h.	216 Gr. Cv/h.
Peso del motor en vacío	580 Kgs.	600 Kgs.
Longitud del motor	1.722 m/m.	2.430 m/m.
Ancho del motor	739 m/m.	740 m/m.
Altura del motor	1.027 m/m.	1.047 m/m.

En estos dos motores se hicieron las pruebas con inyección, montándoles la bomba inyectora BOSCH tipo PZ-12-HM 100/11 y los inyectores BOSCH del tipo PZ-2029 A. El calaje de la bomba inyectora a 54° y el orden de inyección en los cilindros, 1-8-5-10-3-7-6-11-2-9-4-12.

Estos motores equipados a inyección, aumentaban en un 9 a un 11 % su potencia reduciendo en un 2 a un 3% el gasto, según los regímenes y presiones de admisión a que se les sometían, en el banco de pruebas.

Todos estos trabajos duraron algo más de tres meses, hasta que se me dio la orden de montarle su motor original, el Daimler Benz y dejarlo en vuelo, pues vendrían a buscarlo.



En noviembre de 1979 estuvo en mi casa Ladislao Duarte Espés, el que fue mi piloto y Jefe de la 4.^a Escuadrilla de Caza del grupo 26 de la Escuadra 11.^a (Chatos) y fuimos a hacer una visita a nuestro compañero, Juan Comas Borrás, piloto y Jefe que fue de la 3.^a Escuadrilla (Chatos) y más tarde Jefe del Grupo, así como también lo fue Duarte. Comas nos invitó a comer en su casa de Tordera (Gerona).

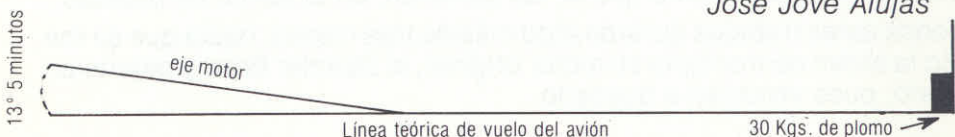
Estabamos Comas, Duarte y el que suscribe con nuestras esposas. Las conversaciones, después de tantos años de no vernos giraban, no tanto en las llamadas "batallitas", sino más bien en las observaciones hechas en los combates, del hacer y responder de los diferentes tipos de aviones y personal que lo tripulaba. (En aviación siempre y en todo momento ha predominado más hablar de la técnica y táctica con referencia al avión y su pilotaje o bien hechos concretos vividos por cada uno.)

Tanto Comas como Duarte habían observado que los Messerschmitt a partir de los combates en el frente del Ebro parecía como si los pilotos de dichos aviones rehusaran el combate por su derecha y que procuraban siempre que los combates y virajes coincidieran por su izquierda.

Les indiqué que la situación del eje del motor con relación a la línea teórica de vuelo del avión era de una variación de 13° y 5 minutos en encabritado, y que en la última cuaderna del fuselaje, en su parte interior, llevaba un peso de plomo de 30 kg. El vuelo en posición horizontal era correcto para el piloto, pero cuando hacía virajes, este ángulo del eje del motor formaba un leve giro de manivela en la cabecera del ángulo que formaban los ejes, avión y motor, cuando el avión viraba a izquierdas el par de la hélice le contrarrestaba este movimiento de giro de manivela, pero al girar a derechas había una sensación muy desagradable para el piloto, en los mandos del avión y daba la sensación de que éste quería "incar el morro" (en el argot de aviación).

Comas y Duarte: ¡Puñeta! Es agradable vivir para descubrir cosas que nos tenían intrigados hace más de cuarenta años.

José Jové Alujas



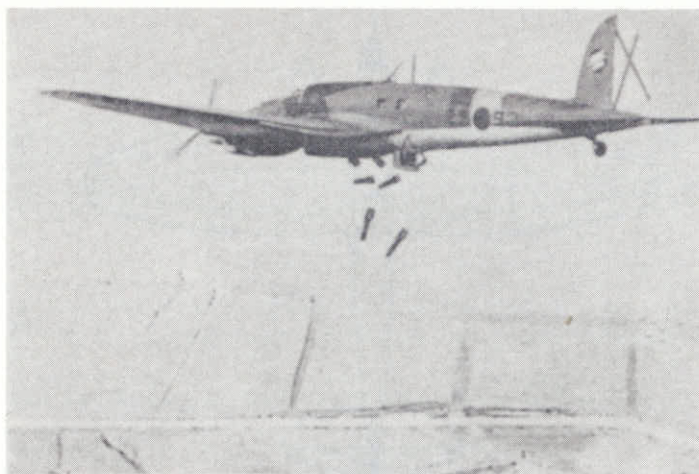
HEINKEL He. 111

El avión Heinkel He. 111 fue proyectado por los Ingenieros Aeronáuticos, Hermanos Günther y el diseño fue entregado al constructor Karl Schwärzler, quien empezó su construcción en el inicio del año 1934.

Este avión fue pensado como avión comercial para la Compañía de transportes aéreos "Lufthansa" y con esta idea se construyó el primer prototipo, que en febrero de 1935 realizó su primer vuelo de pruebas llevando dos motores BMW, tipo VI-60 Z, de una potencia de 660 Cv. cada uno de 12 cilindros en V a 60°.

A finales del 1935 se probó este avión con el tercer prototipo, construido ya, para fines militares, al cual pronto se le pusieron los motores Daimler Benz tipo DB-600 de 12 cilindros en V a 60° de una potencia de 880 cv.

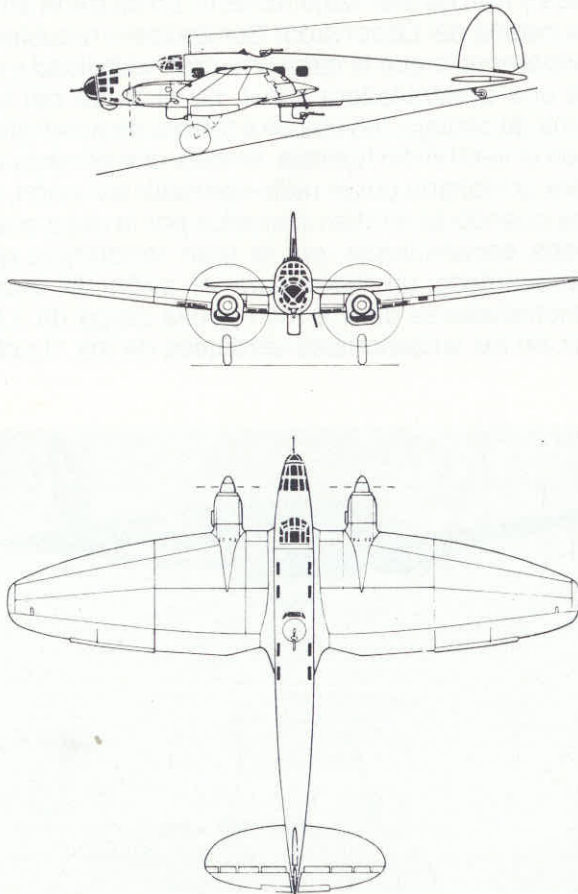
Este avión de bombardeo, era de estructura completamente metálica, bimotores monoplano de ala baja de diseño "Cantilever", de construcción muy aerodinámica y tren de aterrizaje retráctil. En su parte anterior del fuselaje, llevaba la cabina del Observador-Bombardero recubierta de material plástico transparente lo que le daba una gran visibilidad y en la misma estaba montada una ametralladora móvil. En el dorso del fuselaje, por detrás de la cabina de pilotaje, llevaba otra torreta de ametralladora, y por debajo de ésta, en el ventral del fuselaje, llevaba una góndola retráctil con una ametralladora accionada por el radio-operador del avión, esta góndola sólo se sacaba cuando se sentían atacados por la caza enemiga, pues siempre se llevaba escamoteada, por la gran resistencia que hacía al aire, lo que representaba un freno para el avión. El armamento se componía de ametralladoras del 7,9 m/m. y una carga de 1.500 kgs. de bombas situadas en los lanzabombas verticales de los "Luckis".



Un Heinkel He 111, bombardeando

Los 30 primeros aviones Heinkel 111 B-1, llegaron a España a finales de febrero de 1937, con todas las tripulaciones, pilotos, mecánicos, armeros, etc., alemanes y se incorporaron al Grupo de Combate K-88 de la Legión Cóndor alemana, y el bautismo de fuego, en misión de Guerra de estos aviones, fue el 9 de marzo de 1937, con el bombardeo que hicieron a los Campos de Aviación de Alcalá de Henares y Barajas. Estos eran los Heinkel He 111 B-1.

Los 45 aviones que llegaron a España, de la segunda remesa, ya llevaban los motores JUNKERS, tipo JUMO 211-C de 990 Cv. de potencia con la denominación de Heinkel He. E-1, los cuales cargaban 2.000 kgs. de bombas.



CARACTERÍSTICAS DEL AVIÓN

Envergadura, 22,60 mts. - Longitud, 17,25 mts. - Altura, 3,90 mts.
 - Superficie Alar, 87,60 mts.² - Carga Alar 91,3 Kgs/mts² - Hélices
 tripalas metálicas.

CON MOTORES

	DAIMLER-BENZ DB 600	JUMO 211-C
Cilindros	12 en V a 60°	12 en V a 60°
Potencia	880 cv.	990 cv.
Peso en vacío del avión	5.840 Kgs.	6.500 Kgs.
Peso máximo cargado	10.000 kgs.	11.200 kgs.
Velocidad de crucero	345kms/h.	385 kms/h.
Vel. máxima a 3.800 mts. alt.	400 kms/h.	430 kms/h.
Velocidad de aterrizaje	105 kms/h.	130 kms/h.
Techo	7.000 mts.	7.350 mts.
Autonomía	1.500 kms.	3.500 kms.

Los Heinkel 111, en la Guerra Civil Española, siempre tuvieron las tripulaciones enteramente alemanas. Se incorporó algún servidor de ametrallador español, cuando prácticamente la Guerra había terminado en febrero y marzo de 1939.

ANECDOTARIO

Por todos es sabido, lo castigados que son los campos donde están los aviones de caza, por ser los más próximos a la línea del frente, con bombardeos y ametrallamientos, por parte de la aviación enemiga (esto sucede en los dos bandos), y siempre se busca la sorpresa. De todos los que viví durante la Guerra Civil, hay dos que recordaré siempre.

Campo de BARRACAS.— Mes de febrero de 1938, a media mañana, nuestra Escuadrilla está de servicio en el frente, llega una avioneta de enlace, una Gil-Pazó que nos traía órdenes oficiales, correspondencia, etc. La repostó de gasolina, y cuando estaba revisándola aparecen 3 Heinkel o sea una patrulla, y no tenemos tiempo más que junto con mi ayudante, meternos en un embudo hecho por una bomba de un bombardeo anterior cerca de la avioneta. Nos dieron tres pasadas a la vertical del único avión que había en el campo, salimos casi asfixiados de tierra y piedras y con los nervios como cuerdas de guitarra. ¡Tuvimos suerte!



Campo de CANDASNOS (Frente de Aragón).- Junio de 1938. A primera hora de la mañana sale la escuadrilla de servicio al frente. Cuando hacía aproximadamente la hora y 40 minutos que habían salido nuestros aviones, por lo tanto, cerca de la hora y 45 minutos, tiempo que tenían nuestros pilotos de los "Chatos" para estar ya de regreso a la vertical del campo, vimos venir hacia nosotros unos aviones que resultaron ser los Heinkel He 111 que nos bombardearon el campo dando tres pasadas y dejando el campo y sus alrededores como un colador.

Cerca de la caseta de mando había un camión-cuba, de agua para el servicio del personal de la Escuadrilla, cuando terminaron de dar la tercera pasada de bombardeo, se liaron a ametrallar este camión-cuba (pensarían que era de gasolina). En este momento, aparecen nuestros aviones que al divisar a los Heinkels se lanzaron a por ellos, derribando uno al lado del campo y otro que tomó tierra en un campo de labranza a unos 11 kms. del campo y otro que, también tocado, llegó a las líneas en terreno suyo.

El avión que cayó al lado del campo, su tripulación lo incendió, y de los componentes de la tripulación, sólo uno estaba herido en un brazo y Ladislao Duarte, Jefe de nuestra Escuadrilla (La 4.^a de "Chatos"), se enfadó con el Comandante del Heinkel por haberlo incendiado.

Esta tripulación junto con la del otro avión que también la trajeron al campo, desayunaron con nuestros pilotos.

Sólo tres aviones nuestros tomaron tierra en el campo, pues los otros lo hicieron por los alrededores por falta de gasolina y también por estar el campo en muy malas condiciones. Todo esto lleva consigo las roturas de amortiguadores, patas del tren, puntas de los planos, etc., etc. ¡Trabajo intensivo para los mecánicos!

José Jové Alujas

DE LOS LLANOS A LA GARGANTA

A principios de verano fui a una fiesta infantil sardanista, en el pueblo de Albons y me encontré al motorista de la Escuadrilla que es de L'Escala, que también tenía allí a sus nietos participando de la "trobada". Él tiene buena memoria y se acuerda de nombres, de cosas y casos que ocurrieron en La Garganta, campo de guerra improvisado en plena Sierra Morena y al que habíamos llegado procedentes de Los Llanos, el amigo Portillo y yo mismo.

Uno de los hechos que más le entristecían era el recuerdo de haber tenido que ir a recoger los restos del piloto Montes, muerto en accidente a los pocos días de habernos incorporado, con el tiempo justo de haberle conocido.

En medio de un bosque de eucaliptos, cuyos tallos de tres o cuatro años, unidos por su copa nos servían para meter los aparatos al abrigo de miradas enemigas y unos pedruscos en tierra húmeda con su habitante incluido —pues, debajo de cada uno de ellos había un alacrán— siempre bien calzados para evitar picaduras, el tiempo no se prestaba para la operación que había de llevarse a cabo en aquella Extremadura. Ahora que se han publicado las memorias del General Escobar dan buena prueba de ello.

Dormía junto a Cayo Rioja y cuando muy de mañana el sereno nos despertaba, él le solía preguntar por el tiempo. —¡Nublo...! contestaba. —Entonces, ¡anda ya, déjanos dormir!

A pesar de todo, se hicieron un buen número de servicios que merecieron la gratitud del Ejército de Tierra, que en su avanzada de casi 40 kms. aún con tanques y camiones atrapados por el fango, tuvieron la gentileza de hacernos partícipes de unas pastillas de tabaco moruno, conquistadas al enemigo.

La localidades de El Viso i Belalcázar para acercarnos a Cabeza de Buey o bien más al Sur las de Valsequillo y los Blázquez, eran puntos de referencia en aquel mapa en relieve al natural, entre las provincias de Ciudad Real y Badajoz y que sobrevolvábamos siempre que el tiempo lo permitía.

Salimos un día de protección a los Natachas, creo que en dirección a Sierra Trapera, donde había unas baterías que ostigaban a nuestro ejército y el servicio se cumplió con la mayor regularidad pero al final el Jefe de la Escuadrilla con aquel alabeo nervioso propio, dio señal de enemigo a la vista. Nos pusimos en formación de combate y a mí como segundo punto de la 3.^a patrulla me correspondió el último puesto de la pescadilla; íbamos en ángulo de descenso hacia terreno propio, las vibraciones del aparato no

eran las de una velocidad de crucero y las diagonales silbaban a muchos decibelios como se dice ahora, cuando en una de mis vueltas de cabeza hacia atrás distinguí la silueta de un Fiat; uno sólo y aún lejos.

Si hubiese tenido tiempo, podría haber pensado en la mayor velocidad del C.R. 32, con respecto a nosotros, la mejor maniobrabilidad del "Chato", si podía o no romper la formación, el puesto que ocupaba, etc., y con estos y más datos hacerme una composición de lugar, pero al mirar atrás de nuevo ya vi al "macarróni" con todos los detalles y sometiendo instintivamente mis pensamientos a la computadora, en movimiento bien sincronizado de pie y palanca, puse mi aparato en plan de plantarle cara, y, efectivamente, en cuanto entró en colimador, el tableteo de las cuatros máquinas funcionó por dos veces y aquel ruido que da sensación de fortaleza volvió a funcionar, pues no persiguió a mis compañeros sino que se dio la vuelta prefiriendo un mano a mano. Me revolví de nuevo y quizá con unos movimientos poco ortodoxos, pues di bandazos a derecha e izquierda de la cabina, tuve ocasión de otro par de ráfagas hasta que me entró en pérdida, con la agradable sorpresa al salir de ella, de pasar cerca de un paracaídas que iba descendiendo.

Un balanceo suave de los aparatos me indicaba que debía reunirme para regresar a La Garganta, mientras una ligera indisposición hacía mella en mi estómago. Tomé tierra con alguna dificultad y después al aparcarlo le dije al ayudante: —Límpiale bien esta cola y cuídale con cariño que entre él y yo hemos derribado un Fiat.

Ya estaba muy cerca de la caseta de mando cuando se me acercó S. Fiestas sonriendo y me dijo con aquella negación elevada a la 3.^a ó 4.^a potencia, tan catalana: —"Lo que has fet avui... no ho facis-pas-mai-més".

El teniente Calvo, jefe de mi patrulla, buen admirador del que fue Jefe y maestro de pilotos además de gran estratega L. Morquilla, me apoyó con una sonrisa. Luego el amigo Simón, que en el mismo servicio volaba en la super-patrulla me informó que fue Aguilar quien dio cuenta del derribo.

Francisco Viñals, Jefe de la Escuadrilla, no me dijo nada, pero al día siguiente me llamó y me hacía el presente de una pistola, que yo no necesitaba, ni quería.

—Mira, —me dijo—, es la pistola de Montes, los armeros han puesto nuevas tapas, de pura artesanía, y puede que algún día la necesites; además como "el Málaga" vuelve a tener "deprezión" en cuanto aclare y haya servicio despegarás después de mi y volarás a mi derecha.

F. Viñals, que es persona más bien poco comunicativa, pienso que con ello quiso demostrarme que estaba de mi parte.

Sant Jordi, 10 de julio 1984
Jordi Bayés i Planell

EL TRISTE RECUERDO DE UN COMBATE AÉREO

Eran apenas las doce del mediodía de aquel 24 de diciembre de 1938. El día anterior, había empezado la gran ofensiva de las fuerzas enemigas sobre la zona republicana de Cataluña, que había de terminar, poco después, con el triunfo de la misma y con ello, con una grave pérdida para la causa que con tanta tenacidad y abnegación defendimos. Llamaron a comer antes de la hora de costumbre y al mismo tiempo que todos los tripulantes de la 2.^a Escuadrilla de Natachas del grupo 30, hacíamos nuestra entrada en el comedor, el jefe de la misma, EUSTAQUIO GUTIÉRREZ, junto con su Jefe de Estado Mayor, TEODORO GARROTE, anunciaban en la pizarra los nombres de las tripulaciones para el servicio de ese día, con la siguiente composición: **1.^a patrulla:** Eustaquio Gutiérrez - Teodoro Garrote. A la derecha José Gómez - Juan José Ruiz Hernández. A la izquierda: Nicolás - Diego López. **2.^a patrulla:** Francisco Palma - Mule. A la derecha: Arigita - Martiniano Lumbreras. A la izquierda: Isidoro Najera - Dionisio Oñoro Escobar. **3.^a patrulla:** Hector de Diego Ortega - José Campos Prietos. A la derecha: Deucon - Enrique Sanz. A la izquierda: Luis Villalvilla Gascueña - Antonio Lizaga Miguel. A las dos y algo de la tarde salíamos de la Base de La Garriga (Barcelona), donde permanecíamos desde hacía algún tiempo, con rumbo a Igualada para encontrarnos con dos Escuadrillas de Moscas que nos habían asignado como protección. Nunca nos satisfacía a los tripulantes de Natachas la protección de los Moscas y más adelante daré las razones de la insatisfacción. El objetivo de este servicio era el pueblo de la provincia de Lérida, denominado Fofllonga, situado en la cuenca del Noguera-Pallaresa, al sur de Tremp y al Norte, no muy lejos, del Embalse de Camarasa. Este objetivo, situado a corta distancia de nuestro frente, en este sector, aún no se había roto, y donde se libraban encarnizados combates, era necesario conseguirlo lo más acertadamente, por la gran concentración de fuerzas enemigas existentes en el mismo. En el momento de aproximarse al objetivo, las tres y veinte de la tarde, muy visible ese día, por las escasas brumas sobre el río, se produjo, con el correspondiente alabeo, la alarma de aviones enemigos; a pesar de ello, nuestro jefe siguió adelante, todos detrás de él y se cubrió el objetivo con la 72 bombas que transportaba la Escuadrilla, pero desgraciadamente, también, con algunos aviones y tripulantes. Las tres Escuadrillas de aviones Fiats que nos atacaron, lo hicieron de frente, en el momento mismo de iniciar el viraje; la 1.^a Patrulla fue la más afectada, Guti y Garrote heridos, salieron del avión en paracaídas, cayendo en terreno enemigo y hechos prisioneros. El punto derecho Gómez-Ruiz, consiguió ganar nuestras líneas y a pesar de estar los dos heri-

dos, aterrizaron como pudieron. Juan José Ruiz Hernández, llevaba siete impactos de bala en una pierna y se la tuvieron que amputar al día siguiente en Barcelona. Este granadino, íntimo amigo y camarada de curso y escuadrilla, merece una líneas especiales: fue hecho prisionero en un Hospital de Barcelona y después de algún tiempo de cautiverio, salió en libertad y se refugió en Madrid con la protección de algunos amigos; denunciado por alguien que le conocía, le detuvieron de nuevo y como consecuencia de la torturas, murió en una Comisaría de Madrid, no sin antes romper en la cabeza de un policía una de las muletas de las que se servía para poder andar. Hay una versión, que yo no me atrevería a confirmar, de que el policía también murió a consecuencia del golpe recibido con la muleta. El punto izquierdo, Nicolás - Diego López, también consiguieron ganar nuestras líneas, pero se estrelló en el suelo con los dos tripulantes dentro del avión; Nicolás murió en el acto, y Diego López, a pesar de varios impactos de bala en el cuerpo y el terrible porrazo, murió en el puesto de mando de la Brigada que guarnecía el sector y según versión de este puesto de mando, murió pronunciando el nombre de su mujer y el de su hija de escasos meses de edad. Simultáneamente al ataque de la 1.^a Patrulla, caía sobre las otras dos, una lluvia de aviones enemigos y en ese mismo momento, pudimos apreciar al primer Fiat que se precipitaba sobre el suelo, probablemente con el piloto gravemente herido o muerto; este avión fue derribada por Mule o Lumbreras, o tal vez, por la acción conjunta de ambos, ya que se produjo cuando los aviones pilotados por Paco Palma y Arigita se dirigían hacia tierra en un picado muy pronunciado perseguidos por varios cazas enemigos: el primero con varias y graves averías en el avión y los dos tripulantes con heridas leves, tomaron tierra en zona leal; el segundo que durante algunas horas lo habíamos dado por perdido, dio señales de vida desde la base de Vic, donde había aterrizado, con la tripulación Arigita - Lumbreras, sanos y salvos. El tercer avión de la segunda patrulla con Najera -Oñoro, se incorporó a la 3.^a al mismo tiempo que el punto derecho de la misma con Deucon y Enrique Sanz, se precipitó verticalmente hacia tierra, sepultando con sus restos el cuerpo del observador Enrique Sanz, que en aquel servicio llevaba la cámara fotográfica. Deucon bajó en paracaídas y desplazado por el viento cayó entre las dos líneas de fuego, consiguiendo pasar a zona propia y resultando ileso. El jefe de la 3.^a patrulla, Hector de Diego, también tuvo que hacer un aterrizaje forzoso en zona propia con el Observador José Campos, herido, que momentos antes había derribado un segundo Fiat. Sólo quedábamos en el aire Villalvilla - Lizaga y Nájera -Oñoro, que al pegarse a nosotros, tal vez salvamos la vida los cuatro tripulantes; digo esto porque es ese momento, yo llevaba en la cola un Fiat, que fue el autor de los varios impactos que nuestro avión llevaba en planos y fuselaje. Este mismo aparato enemigo nos dio la satisfacción de verlo incendiarse en el aire por la acción de mi máquina y la de Oñoro. Yo me atribuí la victoria, Oñoro también; no discutimos y se la concedí voluntario. Duro resultó el trágico balance de aquel combate aéreo: seis aviones derribados, dos prisioneros,

tres muertos y siete heridos. Dos solamente regresamos a la Base de partida y el otro que probablemente por despiste, tomó tierra en la Base de Vic.

Anteriormente hablaba, de la protección de los Moscas a las Escuadrillas de Natachas. En distintas ocasiones y en múltiples conversaciones, siempre los tripulantes de Natachas, hemos manifestado nuestro recelo y preocupación por la protección de los Moscas y yo creo que hay razones que fundamentan estos dos factores. La diferencia de velocidad determina, que los Moscas tengan que realizar grandes círculos para no perder al protegido y esto lleva consigo, que como no haya una perfecta coordinación entre las Escuadrillas protectoras para que una de ellas esté siempre a la altura del protegido, necesariamente han de producirse vacíos que pueden crear situaciones muy peligrosas. Uno de estos vacíos, fue, a mi entender, la causa fundamental de la tragedia de la 2.^a Escuadrilla del Grupo n.º 30. Según rumores que circularon por aquel entonces, parece ser, que cuando los Jefes de Escuadrilla de Moscas dieron el parte de servicio, no se habían enterado de lo que les había ocurrido a sus protegidos, por lo que al parecer, hubo palabras fuertes por parte del Estado Mayor y hasta se habló de sanciones a los dos Jefes de Escuadrilla de Moscas.

Aquella misma noche del día 24 de diciembre de 1938, yo fui a Barcelona para dar mi versión de los hechos ocurridos en compañía del 2.º Jefe de Escuadrilla Magallón, que había quedado en tierra ese día. Cuando en el Estado Mayor de Fuerzas Aéreas de Barcelona, yo exponía esta misma versión ante el Comandante Armario, me miraba muy fijo con un rostro que no era el de costumbre y aunque no respondió a mis palabras, me dio la impresión que con su mirada, confirmaba cuanto le estaba diciendo. Estoy seguro que debe haber algún superviviente de las tripulaciones de Moscas de aquel servicio de protección. ¿Qué piensan estos compañeros y los de "Moscas" en general de esta delicada misión de protección a los Natachas? Sería conveniente conocer su versión y creo que puede hacerse a través de nuestro Boletín, porque, como nadie somos portadores exclusivos de la verdad, nos ayudaría a aclarar conceptos, y también a aproximarse a esa misma verdad.

ANTONIO LIZAGA MIGUEL

Colaborando con tu donativo
al **Boletín**,

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

La Redacción

¡HAN PASADO 45 AÑOS!

La gente que sentimos pasión por la justicia y ofrecimos con generosidad nuestra juventud, encontrando motivos para llegar hasta dar la vida si hubiera sido necesario por el bando republicano, nos sorprende la proposición de ley aparecida recientemente en la prensa del jueves, día 28 de junio 1984, y que apoya el grupo mayoritario socialista contestando a las reivindicaciones presentadas y expuestas por los militares de la II República Española, profesionales después del 18 de julio de 1936.

La esperanza puesta de ver nuestro colectivo de titulados militares, reconocido finalmente y formalmente por la nueva Democracia que votó el "cambio", va presentándose hacia lo inútil y seguir sufriendo el olvido. Nuestra dignidad, no pueden pretender salvarla con una recompensa de socorro y nosotros aceptar siendo soñadores de nada, nuestro orgullo se resiente y de mano de nuestra Asociación hemos de procurar gane la eficacia. Se pretende reparar una injusticia histórica, pero sin reconocer, no obstante, unos valores humanos, y que con esa proposición de ley se pretende pasen desapercibidos.

Tristemente, el tiempo destruye y borra la comprensión, la generosidad; estas cualidades no son cuestión de partido, pertenecen a la zona profunda del espíritu que encarna nuestra identidad y no se atienden. El mando sigue teniendo como siempre mucho o poco de arbitrario.

Recordémosles que, después de haber sido destrozados defendiendo la República, no regatear sacrificios, pasar cautiverios y exilios, no vuelva el tiempo que se dormía mal y se amanecía peor, y se corrija con valentía el error de cuarenta y cinco años, reconociendo la generosidad de aquella juventud del 1936-1939 que ofreció orgullosamente su vida por aquello en que creyó, y ahora en su ocaso, cuando se apaga lentamente su luz, se la ayude a pagar con tristeza sus esperanzas de un reconocimiento legal y solidario que esperaba del banco azul del Parlamento.

Luis Negra Escuder



EL MUSEO AÉREO DE LA R.A.F.

Indudablemente los que hemos conocido y vivido de cerca el “veneno” de la aviación, no podremos olvidar nunca las circunstancias que encierran esta bella afición y siempre que las circunstancias lo permiten intentamos recordar y revivir aquellos emocionantes momentos que tenemos de nuestra juventud.

Entre los actos y visitas más destacadas en Londres, indudablemente ha quedado un agradable recuerdo de la visita al Museo de la R.A.F. en Hendon. No caben palabras para explicar lo que son esas instalaciones. Una muestra en “vivo” con amplios pabellones, construidos expresamente para este menester, van desfilando modelos de toda la historia de la aviación mundial, entre ellos, el autogiro La Cierva, con bandera inglesa, y dos aparatos, uno del año 1916 y un hidro trimotor con bandera española, son las muestras que nos representan. El Museo de la R.A.F. con entrada gratuita, dispone tienda especializada de aviación y restaurante, por cierto barato y de calidad, a disposición de los visitantes que diariamente acuden a disfrutar de tan interesantes recuerdos.

El viaje de ida y vuelta fue realizado con los estupendos reactores que dispone la Compañía SPANTAX y en concreto el Boeing 737, donde con la tripulación estuvimos recordando al que fue nuestro compañero Antonio Gómez Castresana (ver Boletín de ADAR n.º 32) y agradecemos la amabilidad con que fuimos tratados.

Capítulo aparte merece la recepción ofrecida por el Excmo. Embajador de España en Londres, donde fuimos obsequiados con una copa de vino español y presentados a la representación diplomática en Londres, así como al Agregado Aéreo, con un clima de cordialidad y afecto, que nos dejó un grato recuerdo por la deferencia con que fuimos tratados y la consideración que merecen los veteranos que fuimos del Arma de la Aviación. Finalmente y con el amigo Manolo Candelas, piloto que fue de “moscas” y con residencia en Londres, estuvimos celebrando una cena de despedida el positivo balance de unos inolvidables días, que si las posibilidades lo permiten, pensamos repetir.

Simón Fiestas Martí

CONMEMORACIÓN DE UN CENTENARIO

En estos días se conmemora con diferentes actos, incluso una emisión especial de sellos, el I Centenario del nacimiento de Don Indalecio Prieto Tuero, destacada y cimera personalidad política española, muy relevante en el ámbito de la II República.

Una sinopsis biográfica de Don Indalecio podría ser: Político y periodista. Gran tribuno. Fue diputado desde 1918. Intervino como miembro del partido Socialista Obrero Español en cuatro gobiernos de la II República, en uno de los cuales fue ministro de Defensa.

Como todo hombre público, Don Indalecio, tuvo sin duda admiradores y detractores, pero entre los últimos, no hemos sabido de ninguno que le achacara el haber formado parte de un gobierno espurio.

Siendo así, tanto sus actuaciones como Diputado o como Ministro, antes o durante el régimen republicano, antes o durante la guerra, estuvieron dentro del marco de la Ley.

Esto quiere decir que durante su paso por el Ministerio de Defensa, todas las disposiciones, órdenes, nombramientos, etc. tuvieron siempre un carácter legal de acuerdo a las normativas de la constitución vigente en la época.

Pretender, pues, ignorar este axioma, es contravenir las normas legales y constitucionales, lo cual, de por sí, es delictuoso.

No vale excusarse con que un gobierno, producto de una asonada y en consecuencia espurio, decida eso o aquello. Mientras el Gobierno legal y constitucional estuvo al frente de la cosa pública, o sea, hasta el 1 de abril de 1939 todas las disposiciones emanadas de ese gobierno tuvieron y mantuvieron fuerza legal y obligatoria.

Por lo tanto, querer ignorar este período de gobierno de España, no solamente es un sofisma, sino que es la negación de una parte muy importante de la Historia de España, puesto que no basta que en esta parte se hable solamente de los sublevados, ya que ellos no representaban más que una facción sediciosa, que si bien tuvieron la suerte de ganar, no fue más que a costa de tres cruentos años, durante los cuales el Gobierno legal lo fue sin lugar a dudas, el Gobierno de la II República Española.

Después, cuando el Gobierno Constitucional cayó por la fuerza de las armas mayormente extranjeras en abril de 1939, quizás no se puedan objetar las disposiciones del nuevo gobierno de facto que substituyó al legal, porque fue reconocido internacionalmente y esto le dio cierta legalidad, pero antes de esa fecha, el Gobierno de España por reconocimiento nacional e internacional sin excepciones, fue el de la II República.

Esto está clarísimo y cualquier duda al respecto es malévolas. La legalidad del Gobierno de la II República hasta el final, no se puede poner en tela de juicio, porque todo el sistema legal y jurídico español sufriría un colapso, ya que se derrumbarían las estructuras de seguridad y confianza que se tiene del concepto de Estado. Porque entonces todo ello podría ser vulnerado, dependiendo del capricho de cualquier golpista de turno con suerte.

Uno de los partidos componentes y preponderantes del Gobierno legal republicano, fue el PSOE y uno de sus voceros más destacados lo fue el Ministro de Defensa, Don Indalecio Prieto Tuero.

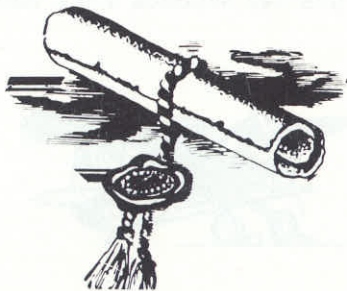
Ahora nos encontramos que mediante elecciones libres, soberanas y por voluntad mayoritaria con gran margen, el PSOE está gobernando de nuevo España, pero nos sentimos perplejos de que después de casi dos años de gobierno socialista, todavía no se haya solucionado el contencioso de convalidar los nombramientos de los militares (aunque sí de los civiles, produciéndose una enojosa discriminación) que fueron leales al gobierno legal que presidía y era mayoritario el PSOE.

Nuestra perplejidad estriba en que esta actitud denota excesiva e impropia timidez, ya que no cabe en nuestro entendimiento que el PSOE no esté deseoso de solucionar a la mayor brevedad el agravio que cometieron nuestros oponentes, al no reconocer las disposiciones y nombramientos emanados en su mayor parte de la autoridad del destacado ministro socialista, Don Indalecio Prieto Tuero y su gobierno.

Confiamos que ahora el PSOE, dejará de ser tan dubitativo y sabrá cortar de un tajo el nudo gordiano, dando solución de una vez por todas a este enojoso "impase" que ya tiene a muchos de sus antiguos compañeros de lucha, sumidos en la incertidumbre y hasta algunos en la desesperación, al ver tanta parsimonia en el arreglo de este asunto, cuando muchos de ellos están desafortunadamente en el umbral de la nueva vida.

No solamente es un caso de justicia, sino que también mayormente de conciencia. Hasta que no se solucione, será un baldón que penderá sobre la cabeza del PSOE como la espada de Damocles.

Mayo de 1984
Ricardo Domingo Bochaca



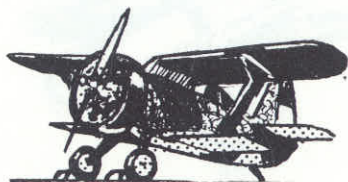
SERVICIOS BIEN REALIZADOS

Transcurrían los primeros días del mes de febrero del año 1938 y nuestras unidades Aéreas fue necesario concentrarlas, en el frente de Extremadura, ante la inminencia de una ofensiva planeada por el alto mando del Ejército de la República, cuya ofensiva culminó con la ocupación por nuestras tropas de un pueblo tan célebre por su nombre como es el de Fuenteovejuna, no hay duda alguna que, tanto el Ejército de Tierra, como nuestros aviadores, se apuntaron un buen éxito, hasta el extremo de ser felicitados nuestros pilotos por el General jefe del Alto Estado Mayor de las operaciones.

Nuestras escuadrillas de bombardeo en aquella ocasión, las componían, una unidad de Katiuskas que las mandaba el compañero Arquímedes y tres Escuadrillas de Natachas, cuyos jefes lo fueron, Hernández Chacón, Alfredo Cervera y Víctor Andrés, éste último, querido paisano mío de Abenojar (Ciudad Real). Las escuadrillas de caza la componían, una de "Moscas" que estaba en Almodóvar del Campo y la dirigía Cano Arnáiz, así como las dos Escuadrillas de caza "Chatos" (2 y 3) que eran dirigidas por mi querido amigo Francisco Viñals en la 2.^a y, por el no menos estimado Alvaro Muñoz que mandaba la 3.^a de "Chatos".

Estas dos escuadrillas de "Chatos" se encontraban en los Aeródromos de la zona manchega, próximos al límite con la provincia de Córdoba, parajes de una extraordinaria belleza, sobretodo donde estaba la 2.^a escuadrilla ya que era una auténtica selva de eucaliptos y que a veces dificultaba el aterrizaje de nuestros aviones por su mucha altura y proximidad al campo en donde teníamos que tomar tierra.

Aparte de una buena actuación en su conjunto, en las operaciones que ya he mencionado, tengo que anotar un buen servicio que realizamos, al recibir un aviso de nuestros observatorios, por el cual nos comunicaban una concentración de cierto convoy que circulaba por la zona de Zarzacapilla y de un tren con material de guerra y tropas que se dirigía en dirección de Castuera, no se hizo esperar el RAQUETAZO, señal para que nuestras escuadrillas surcaran los cielos de Extremadura y alcanzaran los objetivos señalados por el mando, una vez situados sobre ellos, no sin un intenso



machaqueo de los antiaéreos enemigos, pero pudiendo eludir por la rapidez de nuestra actuación, la presencia de los aviones enemigos, conseguimos cumplir con nuestro cometido, dispersando y anulando la concentración de camiones y destrozando gran cantidad de material de guerra en la zona de Zarzacapilla; también se consiguió parar el tren antes de llegar a la estación de Castuera, no sin antes ametrallar en "Pescadilla" nuestros aviones, el tren, de cabeza a cola e incendiar muchos vagones con material de guerra. Qué duda cabe que fuimos respetuosos con los soldados que se tiraban por las ventanillas del tren y corrían en busca de un inexistente refugio ya que sólo existían algunas encinas. Aquel servicio fue de gran importancia para moral de las tropas y todo el personal volante demostró una gran capacidad y grado de profesionalidad, tanto en este servicio como en otros que se presentaban, así como por la rapidez y eficiencia en que actuaban los sufridos mecánicos, armeros, etc., en su labor profesional dentro de los quehaceres de las escuadrillas.

Patrocinio Romero Vallhonrat
2.^a de Chatos



Dice una leyenda que hace muchos años en la ciudad de Chartres, empezó a construirse una inmensa catedral.

Tres obreros que transportaban piedras en un carretón se hacían las siguientes reflexiones:

— *¡Arrastro todo el día este maldito carretón transportando piedra que sólo me produce callos en las manos!*, decía el primero.

— *¡Gracias a este trabajo gano el pan para mi esposa y mis hijos!*, comentaba el segundo.

— El tercero, levantando la cabeza y limpiándose el sudor de la frente manifestó lleno de orgullo: *¡Estoy construyendo la catedral de Chartres!*

A LA BUSCA DEL AVIÓN PERDIDO

Durante los meses de junio y julio últimos, en el lago de Banyoles, ha habido una gran actividad dedicada a la busca del Katiuska (Tupolev ANT. 40 SB2), que el día 9 de junio de 1938 y a las 12 horas, 50 minutos, se hundió en las profundidades del lago. Los hechos ocurridos fueron que tres Katiuskas, una patrulla, maniobraba sobre el lago en vuelo de prácticas. El Katiuska que volaba al centro y al mando de la formación lo pilotaba el teniente Santiago Ramón y Prior (nieto del Dr. Santiago Ramón y Cajal), que en una pasada en vuelo rasante —arriesgada, pero normal—, por causa que se ignora, rozó la punta de una ala, con otro de los dos aviones, con el resultado catastrófico conocido de estrellarse en el agua del lago.

El caso es que por parte de la Dirección del Museo del Aire de Madrid, se han rescatado ya los motores del aparato, su correspondiente radiador, un altímetro, un servo-motor, un visor de puntería y varios fragmentos de ala. El Centro de Buceo de la Armada, ha localizado además un importante fragmento del fuselaje, que se halla empotrado en el fondo fangoso del lago.

Parece ser que el Ejército del Aire se ha interesado por la recuperación del bimotor, que puede constituir un ejemplar casi único en su género, —pues ni en la URSS conservan ninguno— y que, una vez reconstruido, será instalado en el Museo del Aire en Madrid. Debido a sus 500 kilos de peso, el motor tuvo que ser rescatado del fondo del lago, mediante la utilización de globos hinchables. Todas las piezas encontradas presentan una gruesa capa de cal, pero que no les ha perjudicado en exceso.

Como datos complementarios del desgraciado accidente, en el Registro de Defunciones de Banyoles, constan tres partidas, inscritas con fecha 13 de junio de 1938, haciendo constar, respectivamente, que el día 9 del mismo mes, morían en Banyoles, los compañeros Pedro Puga y Ortiz — Teniente Observador — y Manuel Rosal García —sargento ametrallador—, siguiendo otra inscripción de fecha 13 de junio, en la que consta el fallecimiento de Benito Ramos Alarcón —Sargento Observador—. No constan en el Registro que las víctimas sumergidas fueran encontradas por los buzos de la armada, que en aquellos días operaron en el lago.

Un relato más de nuestra historia que nos hace rememorar un piadoso recuerdo por nuestros compañeros, como tantos otros, que ofrecieron sus vidas luchando por la causa de la libertad.

S.F. MARTÍ

GALERÍA DE PILOTOS

HANS JOACHIM MAREILLE

De tener que presentar a alguien que fuese lo contrario del prototipo del soldado disciplinado del III Reich, sin duda alguna ese tendría que ser Hans Joachim Marseille, piloto de caza de la Luftwaffe y gran figura de la misma durante la II Guerra Mundial.

Le gustaba el jazz y la música moderna en una época que no era muy bien vista en Alemania. Era jovial y alegre y le gustaban mucho las mujeres. Poco amigo de la disciplina castrense —en una ocasión aterrizó en una autopista— y en cuanto a su indumentaria en combate, era tan poco ortodoxa que en su campaña en África casi siempre volaba con zapatillas de tenis y pantalones cortos.

Nace en Berlín en 1919 y desde pequeño siente la pasión del vuelo impulsada por su padre, que fue piloto en la I Guerra Mundial. Después de hacer el curso de vuelo sin motor, ingresa en la recién creada aviación alemana y obtiene el título de piloto en los primeros meses de 1940.

Con el título de teniente es destinado a la JG-52 e interviene en la campaña del frente occidental y durante la batalla de Inglaterra cosecha sus primeros derribos alcanzando rápidamente siete victorias. A pesar de ello no es muy popular entre sus compañeros por su modo de ser y su normal indisciplina, lo cual le acarrea el que pronto sea trasladado a la JG-5 y al poco tiempo a la JG-27.

Aquí tiene la suerte de estar a las órdenes del Coronel Neumann (antiguo voluntario de la Legión Cóndor en España) quien sabe distinguir en él al piloto de excepcionales cualidades que lleva dentro y comprensión para su indisciplina y excentricidades.

Se crea el “Afrika Korps” y por tal motivo su unidad es trasladada al desierto en los primeros meses de 1941 y allí, en aquellas ardientes tierras, el teniente Marseille empieza a destacar como uno de los mejores pilotos de la Luftwaffe.

Es tan incansable que no conoce tregua. Se presenta voluntario para hacer nuevos vuelos y persigue al enemigo constantemente y a veces de forma algo temeraria; pero siempre sale triunfante en el empeño. Un día derriba a seis adversarios, teniéndole que prohibir su propio comandante que saliese de nuevo cuando ya tenía el avión repostado y con munición. A los pocos días, obtiene un nuevo "record". Obtener seis victorias en diez minutos. Y todo ello sin dejar de ser el alegre y jovial camarada que siempre tiene una broma a punto y una cordial acogida en su tienda que se ha convertido en el punto de reunión más popular del norte de África.

En la primavera de 1942 —un año después de su llegada— obtiene su CENTÉSIMA victoria y con tal motivo es llamado a Berlín donde se le impone las Hojas de Roble y Espadas en su Cruz de Hierro, de manos del propio Hitler, siendo el oficial más joven que obtiene dicha condecoración. En estos días de permiso conoce y se enamora de una joven con la que se casa. Parten ambos para Roma, donde el Duce personalmente le impone la Medalla de Oro al Valor Militar.

Después de una luna de miel de tres días, tiene que volver a la escuadrilla con la misma audacia de siempre y más ánimos si cabe, puesto que en tres salidas efectuadas en un mismo día consigue derribar diecisiete aviones enemigos.

Pero todo tiene un fin. De resultas de su último combate su Messerschmitt Me-109 F es tocado en el motor que desprende humo y llamas. Guiado por sus camaradas trata de retornar al aeródromo. Cuando ya se encuentra a su altura se desprende de los atalajes y se lanza al espacio, pero ante el horror de sus compañeros pilotos y mecánicos que le contemplan, el paracaídas no se abre...

Al ocurrir el fatal accidente motivado por haber chocado con la cola al lanzarse al vacío tenía en su haber 158 aviones derribados seguros y varios más probables, tenía veintidos años y hacía escasamente catorce días que se había casado.



José Sanchís Selva



El Heinkel 111 con denominación 25-32 en el Campo de Sabadell, donde fue llevado al capturarlo.

