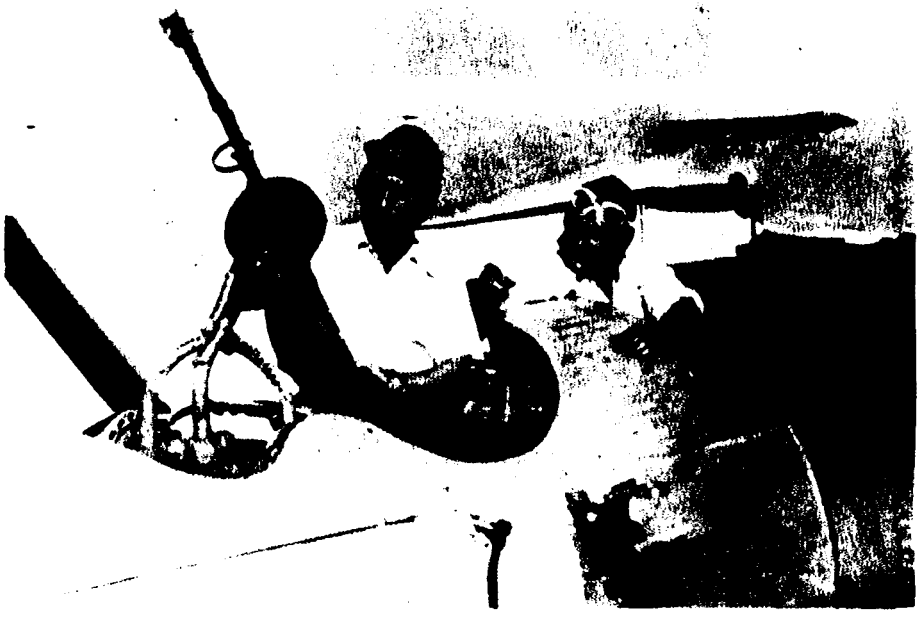
# ALAS GLORIOSAS

# BOLETIN INFORMATIVO 20

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



El piloto Rodolfo Robles Cezar y Manuel Castedo, ametrallador-bombardero en un Breguet XIX

Foto Archivo Emiliani Faenza

El Breguet XIX con su motor Lorraine 12 cilindros en W de 450 CV
De izquierda a derecha, abajo Enrique Aparicio, Fernando Ballador y Juan Soler.
Arriba Manuel Giner, Paulino Aupí, José Jové y Enrique Pascual

# 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
BARCELONA-3

**Número 20** **MARZO - ABRIL 1982**

BIBLIOTECA
Ateneo Español de México

**Consejo de Dirección y Redacción:**

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

ATENEO
PLUS ULTRA
ESPAÑOL
MÉXICO

**Agradecemos las colaboraciones de:**

Simón Fiestas Martí
Pablo Sacristán Paredes
Leandro Álvarez Quiles
Francisco Meroño
José Saiz
Sulo Huhtala
José Ramos Miraut
Ovidio Bas
J. Ruipérez
José Hernández
L. de Asit
J. Jové Alujas

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

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

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

# sumario


| | Página |
|---|---|
| Editorial | 3 |
| Balance en 31 de diciembre de 1981 | 4 |
| Balance en 31 de marzo de 1982 | 5 |
| Necrológicas • Se pide información | 6 |
| La Comisión Jurídica, informa | 7 |
| Secretaría, informa | 8 |
| Biblioteca | 9-11 |
| Puntualizando | 12-13 |
| Circo Kronne del Norte | 14-16 |
| Recordando al intérprete Swatzs • Otra más | 17 |
| Destrucción de una ciudad: ¡Guernica! | 18-19 |
| Nuestros viejos aviones. - Breguet XIX | 20-22 |
| Agradeciendo la colaboración de José Ramos Miraut | 23 |
| Reminiscencia de un pasado | 24-29 |
| ¡No importa el cabello! | 30 |
| Página poética | 31 |
| Nuestras sensaciones | 32 |

# EDITORIAL

Nuestro boletín «ALAS GLORIOSAS» está en peligro de desaparecer. Ocurre lo de siempre: dificultades económicas. Si hubiéramos podido contar con la suscripción de todos los compañeros que están asociados sería diferente. La cantidad de 600 pesetas anuales, equivalentes a 50 pesetas mensuales, no es ninguna partida que desnivele los presupuestos familiares, pero tenemos que aceptar la realidad y basarnos en hechos objetivos.

Sabemos que hay partidarios del boletín, así como también otros que no lo son tanto. Es evidente, que el único nexo y vínculo que nos une, es «ALAS GLORIOSAS» y, en particular, con los queridos amigos y compañeros que se encuentran lejos de la Patria. La nostalgia que puedan sentir y experimentar, no será solucionada con el boletín, pero sí puede ser un buen recuerdo de nuestros tiempos pasados en franca amistad y camaradería en la preciosa etapa de la vida que fue nuestra juventud.

Es admirable que en otros países, puedan en casos semejantes, contar con el apoyo de las llamadas Fundaciones. Personas más o menos vinculadas con un ideal, una afición, una idea, una ilusión, etc., dejan parte de su fortuna para que se estudie, investigue, escriba; sobre artes, ciencia, letras o simplemente la historia. Nosotros no deseamos tanto, pero hacemos una petición, un ruego, dirigido a quienes puedan y quieran, que nos ayuden para que no se pierda esta oportunidad de seguir escribiendo como protagonistas directos de la Historia de la Aviación Republicana; lo que fue nuestra línea de conducta y actuación durante la Guerra Civil.

Por el momento, con el único medio y vehículo que contamos, es con lo que es el corazón de la Asociación y que un día titulamos «ALAS GLORIOSAS». ¡No permitamos que deje de latir, que deje de volar...!

ASOCIACION DE AVIADORES DE LA REPUBLICA

Balance en 31 de Diciembre de 1981.-

## A C T I V O

| | | |
|---|---|---|
| Efectivo en Caja..... | 22.919,82 | Ptas. |
| Caja de Pensiones..... | 181.999,81 | " |
| Ctas. Transitorias (Icaros)..... | 24.255,00 | " |
| " " (Carnets)..... | 30.150,00 | " |
| " " (Libros direcciones | 57.752,00 | " |
| " " (Boletin)..... | 82.880,00 | " |
| Total de activo..... | 399,956,63 | Ptas |

## P A S I V O

| | | |
|---|---|---|
| Fondo social..... | 359.956,63 | Ptas |
| Delegación Norte-Balear..... | 40.000,00 | " |
| Total del pasivo..... | 399.956,63 | Ptas |

### Detalle de la cuenta de gastos diversos

| | | |
|---|---|---|
| Material oficinas, circulares, sobres Boletin, fotocopias, pegatinas direcciones..... | 173.266,00 | Ptas |
| Gastos locomoción..... | 716.00 | " |
| " representación..... | 94.865,00 | " |
| Correos..... | 133.538,00 | " |
| Personal..... | 108.000,00 | " |
| Teléfonos y Telégrafos..... | 13.364,00 | " |
| Reparaciones local..... | 735,00 | " |
| Limpieza..... | 1.000,00 | " |
| Gastos bancarios..... | 754,00 | " |
| Total gastos..... | 526.238,00 | Ptas |
| Deducción impresos vendidos a la Asociación de Militares..... | 20.000,00 | |
| Total..... | 506.238,00 | Ptas |

Barcelona 26 de Enero de 1982.

El Contador,

Vº Bº
El Presidente,

El Tesorero

ASOCIACION DE AVIADORES DE LA REPUBLICA

Balance en 31 de Marzo de 1.982

A C T I V O

| | |
|---|---|
| Caja | 15.99.82 |
| Caja de Pensiones | 222.505.27 |
| Ayudas | 7.000.- |
| Gastos diversos | 176.439.- |
| **Delegaciones** | |
| Norte-Balear | 32.400.- |
| Madrid | 49.920.- |
| Valencia | 21.480.- |
| Murcia | 17.040.- |
| Paris | 23.200.- |
| Mexico | 78.245.- |
| **Cuentas Transitorias:** | |
| Icaros | 24.255.- |
| Carnets | 29.850.- |
| Libritos direcciones | 42.100.- |
| TOTAL del Activo | 740.434.09 |

P A S I V O

| | |
|---|---|
| Fondo Social | 601.675.13 |
| Donativos | 10.000.- |
| Interes Bancarios | 336.96 |
| Boletin | 128.420.- |
| TOTAL del Pasivo | 740.434.09 |

Nota: La cuenta "Boletin" es acreedora debido a que hay las suscripciones cobradas para todo el año 1.982.-

Relacion Gastos

Detalle de los del primer trimestre 1.982

| | |
|---|---|
| Material Oficina | 16.819.- |
| Gastos locomoción | 365.- |
| Suscripciones(D.O y copias) | 25.214.- |
| Gastos de representación | 54.393.- |
| Correos | 16.338.- |
| Personal | 30.000.- |
| Telegrafos y Telefonos | 3.981.- |
| Gatos Boletin Informativo | 29.329.- |
| Total . . . . | 176.439.- |

Barcelona, 31 de MARZO de 1.982.-

Vº. Bº.
El Presidente

El Contador

El Tesorero

# NECROLÓGICAS

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

**MODESTO ÁLVAREZ CUELI.** - Centro
**MARTÍN NIETO MORALES.** - Centro
**ESTEBAN-MODESTO CAÑIZARES NÚÑEZ.** - Centro
**MANUEL CARRASCO GÓMEZ.** - Barcelona
**LEÓN BRAVO GIL.** - Levante
**JUAN MARTÍNEZ RAMÍREZ.** - Barcelona
**JUAN ALENDA MORENO.** - Murcia

Informamos también, la triste noticia del fallecimiento de **«Don Carlos»** padre de nuestro compañero José M.ª Bravo.

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!

## *SE PIDE INFORMACIÓN DE:*

MELCHOR DÍAZ ROMÁN. - Piloto aviador.

Al terminar la guerra, pasó a Francia, luchó en la Resistencia, fue hecho prisionero Campo de Belsen, liberado por los rusos, marchó a la URSS. Regresó años después a Tolouse. Se casó con francesa. Desde 1954 no se sabe nada. Miembro activo del P.C.

*Comunicar cualquier información a:*

*D. Juan Moreno.*
*Plaza Camorritos, 2 - Teléfono 4030525*
*MADRID-27*

---

PABLO ARROYO MERA. - Observador de Katiuskas.

Muerto o desaparecido en Calamocha (batalla de Teruel), el 8 de enero de 1938.

*Dirigir posible información a:*

*D. Primitivo Garrido.*
*Calle de las Barcas, 10.*
*PUERTO SAGUNTO (Valencia)*

# la Comisión Jurídica informa:

## COMISIÓN JURÍDICA

REAL DECRETO 391/1982, de 12 de febrero, B.O.E. núm. 55 del 5 de marzo, por el que se integran en el Régimen General de la Seguridad Social, a efectos de asistencia sanitaria y servicios sociales, a los mutilados excombatientes de la ZONA REPUBLICANA.

•••

## JURISPRUDENCIA

LEY 35/1980, de 26 de junio, sobre pensiones a los mutilados excombatientes de la Zona Republicana.

LEY 42/1981 de 28 de octubre, de fraccionamiento en el pago de atrasos de pensiones derivadas de la Guerra Civil.

•••

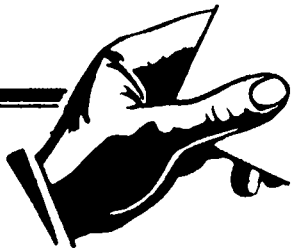
Referente a la petición de prórroga para la presentación de Instancias de las Pensiones de los militares, anterior al 18 de julio de 1936, indicamos que dicha prórroga ha sido denegada.

## EL BOLETÍN INFORMA

| | **Asociados** | **No asociados** |
|---|---|---|
| La colección completa hasta el n.º 20 | 2.000.— Ptas. | 3.000.— Ptas. |
| Boletines sueltos . . . . . | 150.— Ptas. | 250.— Ptas. |

Se notifica a todos los asociados que el próximo Boletín n.º 21, solamente se mandará a los que estén suscritos al mismo, y a los Compañeros, que por su situación económica no puedan pagarlo, situación que comunicarán a su Delegación respectiva.

**La Redacción**



# Secretaría informa:

*Compañero:*

*Corresponde esta año a la Delegación Centro-Norte-Canarias, organizar los actos que con motivo de la*

*VI ª ASAMBLEA NACIONAL DE ADAR*
*y X ª COMIDA DE CONFRATERNIDAD*

*se van a celebrar en Madrid, cuya Delegación cuidará de mandar las correspondientes invitaciones a todos los asociados.*

*La Asamblea Nacional, tendrá lugar en el Salón de Actos de la Subsecretaría de Aviación Civil.-Avenida de América, 25. MADRID, a las* ***9 horas del día 30 de mayo de 1982,*** *en primera y única convocatoria con el siguiente:*

## ORDEN DEL DÍA

1.°—Lectura del Acta anterior y su aprobación, si procede.
2.°—Informe General del Presidente.
3.°—Estado de Cuentas del Ejercicio 1981, y su aprobación si procede.
4.°—Informe sobre enmiendas a los Estatutos y Reglamento de Régimen Interior.
5.°—Ruegos, preguntas y proposiciones.

*Finalizada la misma y a las 14 horas, en el Hotel Convención, calle O'Donnell, 53, tendremos de nuevo la oportunidad de estar nuevamente reunidos en una Comida de Confraternidad, que como siempre resultará alegre y simpática.*

*Os esperamos.*

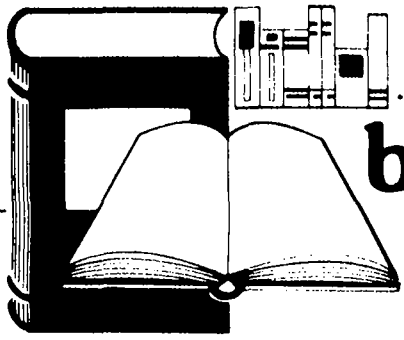
*J. GIL GUEROLA*
*Secretario*

NOTA:

La Delegación Norte-Balear, Barcelona, informa:

Para asistir a la Asamblea de Madrid se ha dispuesto que el día 29 de mayo, a las 7 de la mañana, saldrá de nuestro local social de P.° Circunvalación, n.° 1, Barcelona, un autocar PULLMAN-LUJO. El regreso a Barcelona será el día 30, después de la Comida de Hermandad.

**Precio del viaje: IDA y VUELTA: 2.200 ptas.**



# biblioteca

*Carmen Díaz, Vda. de Franco*

***MI VIDA CON RAMÓN FRANCO***

contada a José Antonio Silva
(Premio Espejo de España 1981)

A través del compañero Jesús Gallardo, hemos recibido con destino a nuestra biblioteca y con amable dedicatoria de José Antonio Silva, piloto aviador profesional y colaborador de Televisión Española, con el interesante programa titulado "Tribuna de la Historia".

Este libro despeja incógnitas de la figura de Ramón Franco, cuya vida estuvo pletórica de emociones, a la par de contradicciones. Desde su militancia en partidos políticos a la hazaña que impresionó al mundo el 22 de enero de 1926, que con el hidroavión Dornier Wal, bautizado con el nombre de "PLUS ULTRA", despegaba de Palos (Huelva), juntamente con una seleccionada tripulación, atravesando el Atlántico y amerizando en la Bahia de Buenos Aires.

Lo sorprendente de su vida, fue la acción incomprensible de que durante la Guerra Civil 1936-39, encontrándose destinado en la Embajada de España en Washington, se presentó en Burgos a las fuerzas nacionalistas, siendo nombrado jefe de la fuerza aérea de Baleares y promovido al empleo de teniente coronel, cargo que fue siempre mal visto por sus compañeros de arma y por causas que seguramente nunca se sabrán, el 28 de octubre de 1938, a bordo de un CANT Z.501, el aparato cayó en picado sobre el Mediterráneo, pereciendo toda la tripulación. En su vida sentimental y como normalmente siempre ocurre, jugaron un papel muy importante las mujeres y en concreto la que fue su viuda Doña Carmen Díaz, que después de tantos años rompe el silencio con el testimonio único del presente libro, sobre el que fue amor de su vida, Ramón Franco Bahamonde.

*S. F. Martí*

***El que se aprecia de conocer a los demás***
***es inteligente;***
***pero el que se conoce verdaderamente a sí mismo***
***es un sabio.***

## "SOLDIERS OF FORTUNE"

***Soldados de Fortuna.*** - Gracias al estimado amigo Pereira, he tenido oportunidad de hojear este libro, editado en los EE.UU. de América Norte, escrito en inglés y dedicado a los pilotos estadounidenses, que como voluntarios, actuaron en diferentes guerras, así como en la Guerra Civil Española.

En el capítulo que dedica a los aviadores que estuvieron en España, lo titula en el idioma original: "To Spain por glory, money and a cause", que traducido sería, más o menos, "A España para gloria, dinero y una causa".

En el apartado del libro dedicado a agradecer a las personas y entidades que colaboraron en su redacción, se nombra a la Asociación de Aviadores de la República, que como se recordará, en un día no muy lejano, se personó en ADAR, una corresponsal, cuyo nombre, creo, era Carolyn. También, entre otros, se cita a los historiadores de aviación Juan Romeu Moratonas, Patrick P. Laureau, etc.

Una interesante y bien cuidada edición, ilustrada con fotos y dibujos, que USA dedica a sus soldados de fortuna, desde los inicios de la aviación en la guerra con México, la Europea 1914-18, la de Etiopía, la Guerra Civil Española, China, Biafra, etc. Es evidente que la naturaleza humana siempre creará románticos e intrépidos aventureros, ya que como afirmaba el filósofo Nietzsche, la vida sólo vale la pena vivirla, cuando se vive peligrosamente...

*S. F. Martí*

## *Título:* *L'ESPAGNE EN GUERRE 1936/1939*

*Tema:* ***Historia y Modelismo***

Por mediación de nuestro amigo y compañero Carreras, que reside en París, hemos recibido esta publicación dedicada a los aviones que fueron protagonistas en la Guerra Civil.

Un inagotable tema del que se ha escrito más que de la anterior Guerra Europea y esta vez con los tipos de aviones que intervinieron en la contienda, tanto de un bando como del otro.

Aparte de la narración literaria que es en francés, este libro está dedicado a los aficionados al maquetismo, con fichas técnicas de diferentes tipos de aviones, fotografías, emblemas, etc. También recopila modelos de carros de combate, tanques, uniformes, etc.

*S. F. Martí*

***La sencillez y la humana naturalidad,***
***son los atributos fundamentales de la grandeza.***

*Título:* ***¡A TUS ÓRDENES, MI SARGENTO!***
*Autor:* ***Carlos Palasó Aynaga***

Afectuosamente dedicado a "Los compañeros del Arma de Aviación", Carlos Palasó ha publicado un nuevo libro del inagotable tema de nuestra Guerra Civil. Los sociólogos tienen posibilidad de estudiar el porqué, todavía después de tantos años, en toda la geografía mundial, no terminan de publicarse libros con relatos del drama que conmovió al mundo.

La obra que nos interesa, son las vivencias de un combatiente del Ejército de Tierra, con un torrente de hechos y personajes, en el frente, en la retaguardia, la vida cotidiana de hombres y mujeres, narrado con la naturalidad del soldado, del hombre de la trinchera y basado en hechos reales.

Considero, que denominar esta obra "El gran libro de la reconciliación" ha sido un acierto, porque con relatos estremecedores nos hace comprender que generaciones de jóvenes ilusionados, de uno y otro bando, como héroes anónimos, buscaban bajo puntos de vista diferentes un denominador común: el bien de todos los españoles.

**Colaborando** con tu donativo al **Boletín,** ayudas a la continuación del mismo, único medio de difusión que nos mantiene unidos.

La Redacción

# PUNTUALIZANDO

He leído con mucha tristeza, sin perder la dignidad y la esperanza, el artículo reproducido en EL PAÍS del 16 de febrero en el diario LE MONDE. Tristemente se ve cómo se siguen manteniendo las dos Españas, al tener en vigor, discriminaciones vigentes, como la de los componentes del Ejército Republicano.

Tenemos que recordar que al finalizar la mal llamada Guerra Civil Española, que nosotros no provocamos, fuimos juzgados por los tribunales militares vencedores, por las categorías que ostentábamos en las distintas armas, y que ahora se nos niegan.

Nada más denigrante e injusto. Se nos juzgó por los sublevados, por adhesión a la rebelión, con el agravante de la graduación militar que habíamos alcanzado al final de la contienda.

Por estas razones, una gran mayoría fuimos condenados a la última pena, y muchos compañeros nuestros fueron fusilados. El único motivo fue servir a un Gobierno legal, y a una Constitución vigente en aquél periodo histórico.

Hasta el momento presente, seguimos esperando una Ley dictada por esta nueva democracia que no atropelle unos derechos logrados en Academias Militares, o conseguidos heroicamente en el campo de batalla. Estos títulos y graduaciones estan reflejados en los B.O. de la extinguida República. Se habla en este artículo del reconocimiento único, a través de los decretos de amnistía de 1976 y 1977, a aquellas personas que estaban incorporadas en el ejército antes del 18 de julio. Mencionar en estos decretos la palabra amnistía, es ya una acusación de algo que nunca cometimos, esto como punto primero.

Y segundo, que la aplicación de estos decretos, se hace de la manera más denigrante posible. Ejemplo: hay compañeros míos que al estallar el movimiento, tenían la categoría de Sargentos en el Arma de Aviación. Realizaron cursos de pilotos, y terminaron la contienda con el grado de Capitán y Jefes de Escuadrilla. La graduación que les han concedido con esa **llamada amnistía,** al reconocerles como militares profesionales, ha sido la de Cabo 1º, graduación que en aquella época no existía. —¿Puede haber algo más denigrante e injusto?— Ante hechos semejantes por la promulgación de leyes de ciertos partidos políticos, estos decretos nos parecen lógicos. Ayer, eran franquistas y hoy se llaman demócratas. Esta actitud frente a nosotros no nos extraña, la consideramos normal.

Lo que sí lamentamos amargamente, es la postura de los partidos de izquierdas que nada hacen para establecer una justicia que clama al cielo. Solamente hay personas, compañeros nuestros, que en el senado, están realizando una intensa labor luchando denodadamente para acabar con tamañas injusticias.

Que no se olviden los responsables de los partidos políticos de izquierdas, que la lucha por la democracia en los cuarenta años de dictadura la han mantenido viva muchísimos de los integrante del ejército republicano, Jefes, Oficiales, Suboficiales y Soldados. Gracias a esta heroica lucha, muchos ocupan hoy altos cargos en

puestos importantes de la Nación y nos duele en el olvido que habéis sumido, a los que no han dejado de luchar en un frente u otro, por la democracia.

Las posturas honradas y dignas, dignifican a los que las ejecutan y con ellas se atraen a las personas que hoy buscan caminos nuevos en este futuro complicado y difícil del momento histórico de nuestro País.

Hay que clarificar la historia, le duela a quien le duela, hay que dignificar a aquellos que por mucha tinta que se ha vertido para empequeñecer y enlodar su pasado, se reconozcan sus virtudes y se les otorguen sus derechos.

Me refiero al Ejército Republicano. Este Ejército nació de unas necesidades históricas muy peculiares, y tuvo que constituirse con una gran mayoría de alta oficialidad, de nuevo cuño. Este Ejército supo adaptarse a una disciplina, al manejo de todas las armas y hacer frente a una gran parte del Ejército Español, con sus mandos sublevados. Esta sublevación fue apoyada fuertemente con la ayuda alemana y modernísimo material de guerra: con sus técnicos, sus especialistas y aviadores. Y no solamente esto, contaron a su vez con la ayuda italiana. Y aquí no fue solamente con toda clase de material de guerra modernísimo. Participaron en nuestra contienda con divisiones enteras del ejército italiano, mandadas por generales y jefes de la misma nacionalidad.

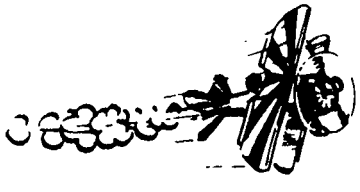
La ayuda percibida a nosotros en material, principalmente, fue la soviética, pero en cantidades más bien bajas, que han elevado al grado superlativo por la publicidad antirrepublicana, apoyándose en el antimarxismo. Las brigadas internacionales fueron auténticos voluntarios.

Por estas razones poderosas la guerra no fue ganada, y quedamos en situación difícil, perseguidos, marginados, sin poder ocupar lugares determinados, en la sociedad que sucedió al final de la guerra gracias al etiquetado de "rojos".

Y ahora, cuando llega la democracia, donde se debían de borrar todos los hechos pasados, restituyendo lo que noblemente conseguimos, se nos sigue marginando manteniendo las dos Españas, la del Ejército Español y el Republicano.

Nos duele la indiferencia, la falta de apoyo de los partidos políticos que tienen la obligación, de luchar por restituir, por dignificar a personas que no son ajenas a la consideración de los cargos que hoy ocupan ciertos partidos políticos de izquierdas en la dirección de la Nación.

Fdo.: **Pablo Sacristán Paredes**
D.N.I. 1.728.566



***Nota de la Redacción:***

*La Aviación Republicana que en nuestra Guerra Civil, operó en el Norte, fue bautizada por el mismo personal de aviación con el nombre de «Circo Kronne» pués fue tal la amalgama de marcas y tipos de aviones que la formaban, (no en cantidad, ya que de muchos tipos solo había un avión) que tanto los pilotos como los mecánicos se volvían locos de tanta variedad y todos, o casi todos volaron ya en la Guerra Europea del 1914/18. De ahí viene el que al preguntar a algun compañero donde operó en los primeros meses de la Guerra 36/39, si éste estaba en el Norte Contesta automáticamente ¡en el Circo Kronne!*

# CIRCO KRONNE DEL NORTE

Al contar esto, tengo miedo de pecar de poca memoria, poder molestar a otras personas por no poder citar todos los nombres de los compañeros caídos en este "Circo". Nosotros ya "viejos" (que me perdone el que se moleste) hemos contado a nuestros nietos, nuestras proezas volátiles, muchas veces exageradas, pero las hemos contado tanto, que nosotros mismos nos las creemos. Luego, al hacerlas notorias públicamente salen a la luz. Del Norte han hablado ya varios pilotos de caza. Del Circo nadie. Fuimos tan diezmados que no han quedado ni para contarlo, (quitándome a mí) Salvador Torres, Amadeo Jiménez estos fueron evacuados antes del gran desastre, pero Ignacio Aguinaga, jefe de mecánicos, uno de los que más vivió el Norte, podía contar algo.

Diez pilotos de Natacha, del primer curso de Rusia, fuimos destinados al llegar a Kirovabad a las escuadrillas que operaban en la ofensiva de Brunete, fui a parar con tres más a Santa Cruz de la Zarza. Aquí hice mis primeros servicios de guerra aérea. Al terminar ésta, metidos en un Douglas aterrizamos en La Albericia (Santander). Esto sería por el 19 de julio de 1937. Seis fuimos a Torrelavega, los otros, no recuerdo. El Jefe nos presentó nuestros aviones Letov, Nieuport, Breguet, Kolhoven, Potez 25 y más tarde Bristol. Moral no nos faltaba, nos íbamos a comer el Cervera y Canarias que se paseaban a pocos kilómetros de la costa. Pronto cambiamos de opinión. En una de nuestras salidas, uno fue partido por la mitad, Torres cayó al mar, pudiendo ser salvado.

Aunque volábamos los aviones que estaban libres, el mío fue el Potez 25, hacíamos bombardeos a tropas en avance hacia Santander, unas veces protegidos por cazas, y otras solos. Bastante tenían ellos con defenderse de sus numerosos enemigos. Nuestra defensa después de bombardear era lanzarnos a los verdes valles en picado en plan de ("M" el último), cada uno teníamos distinta velocidad.

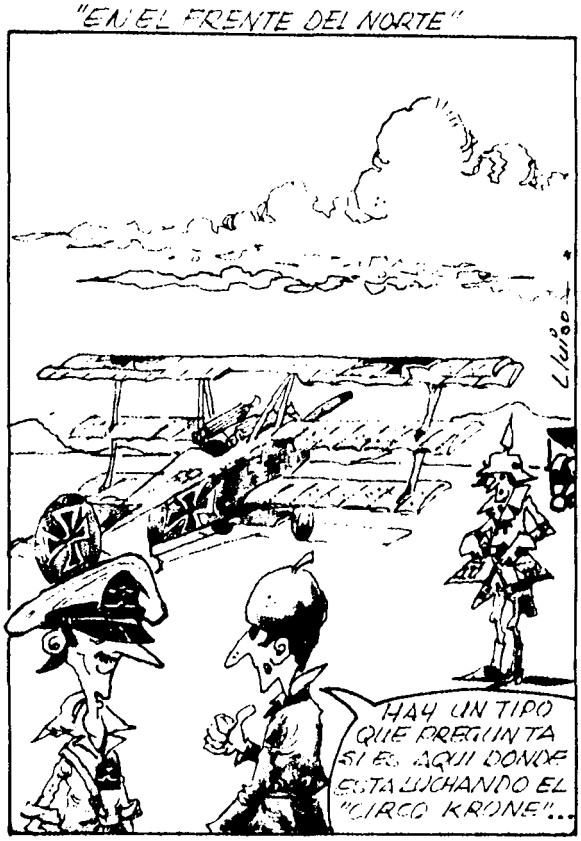
Dejamos Torrelavega yendo a Santander. En este campo quedamos cercados. Moros e italianos llegaron al mar por Torrelavega. Un avión fascista toma tierra delante del puesto de mando. Dos turistas bajan de él diciendo con la mano en alto ¡Viva Franco! Al notar su error, intentan subir al avión. Demasiado tarde.

Nos hacen un bombardeo, que nos dejan el campo como un colador. El avión faccioso deshecho. Nuestro jefe Vilanova nos reúne diciendo: ¡O salimos como podamos de aquí, o quedamos prisioneros! Optamos por salir. El jefe se quedó el último dirigiéndonos. Uno capotó en un hoyo, el piloto se lo metió el jefe en el fuselaje. Tomamos tierra en Llanes. ¡Bonito aeródromo!, parecía una montaña

serrada a media altura. Un mosca dio diez vueltas para poder aterrizar. Van pasando muchas fechas penosas para mí. Van dejando la vida mis queridos compañeros.

Santander va quedando atrás, "flechas negras y moros" siguen avanzando, por el 2 de septiembre toman San Vicente de la Barquera. Haciendo algún bombardeo que otro a las fuerzas de avance, nos situamos del 8 al 10 de octubre. ¡Quedamos cinco aviones! En Pola de Siero. ¡Orden de salir! ¡Martín Luna al aparato! ¡Muchachos! ¡Hay que hacer un sacrificio! Todos corremos a nuestros aviones, menos Carmelo que lo tiene averiado. Objetivo: bombardear la carretera que conduce a Gijón. Tiempo, típico asturiano. Una nube va y otra viene. No nos molestan, porque nos protegen de los cazas. Mi avión es más lento, me van dejando atrás. Veo que ya han tirado las bombas perdiéndose entre las nubes. Mi jabato observador, Vega, las arroja también. Me lanzo en picado al vuelo rasante, siempre buscando mis compañeros, debían de ir delante de mí. Tomé tierra sin que se notara su presencia. Carmelo vino hacia mí insinuándome con los hombres, comprimido, por no empezar a llorar me volví mirando hacia dónde podían venir. El que vino fue Aguinaga con la cara descompuesta, habían sido acribillados por nueve Messerchmitt. Quedamos Carmelo y yo. Hicimos un par de servicios más. Nos dieron orden de retirarnos a Gijón. Desde Siero oíamos los cañones. Ya no eran "flechas negras y moros" los que avanzaban. ¡Ya no había resistencia! Ahora eran el bravo Solchaga y Aranda los que querían ganarse los honores. En Gijón vivíamos en el edificio de los jefes de aviación, en el sótano Carmelo y yo. El aeródromo lo teníamos en Somio, campo de Carrión. Un Breguet y mi Potez. El Kolhoven lo llevamos a Carreño. **La Legión Condor trabajaba en plan de asesinos.** Los Junkers 52 volaban por las carreteras de 200 a 300 metros de altura. Su objetivo era el divertirse matando seres humanos. ¿Qué necesidad tenían de hacerlo? ¡Ya habían ganado la guerra! Por el 18 de octubre, Guernica comparado con Gijón fue una pequeña cosa. Mi Potez destrozado. Quedaba el Breguet. La rabia de Aguinaga y mía fue tanta, que cargamos el Breguet de bombas dispuestos a salir. ¿Qué vas a hacer "Peque"? No puedes hacer un servicio por cuenta propia. Poco después salimos, pasé en vuelo rasante por Carreño. Tomé un poco de altura para bombardear el puerto en su pleno apogeo. Nadie esperaba este bombardeo. Martín Luna nos llamó diciéndonos, que esto no era un juego de niños. Éste fue el último bombardeo que hizo el Circo Krone el 19 de octubre. La noche de este día fue horrible. En la madrugada, gritos, carreras y tiros. Los facciosos de la "quinta columna" habían salido a la calle. Carmelo y yo, salimos a la calle a las 7 de la mañana, Martín Luna y demás habían desaparecido. No nos dieron ni un golpe en la puerta. Puede que pensaran que habíamos tomado las de Villadiego. Salimos a la calle, los fascistas ya se habían puesto la camisa azul. Tres se cruzaron con nosotros mirándonos el uniforme. ¡Miradlos! ¡Son pilotos rojos! Suerte que la gente no les hizo mucho caso. No llevaban armas. Carmelo sacó la pistola. salieron corriendo como conejos. Nuestro plan era llegar a Carreño, unos 12 kilómetros. Nos pusimos a andar hacia el campo. Nadie nos quería llevar. Una furgoneta de aviación nos paró al reconocernos.

Llegamos al campo y el aspecto era desolador. Luis de Frutos con su mosca estaba allí, en el puro llevaría al mecánico. Había dos aviones de pasajeros que estaban sorteando las plazas. ¡La rifa de la muerte! Uno ya se había metido dentro, con una pistola, diciendo que no salía. Lo sacaron a la fuerza. Fuimos a nuestro avión, estaba metido en un barrizal. Intentamos ponerlo en marcha sin conseguirlo. El automático no funcionaba. Fui al camión de la puesta en marcha, se negó a venir. Los de pasajeros ya habían salido, de Frutos lo estaba ya haciendo. Quedábamos solos. Viéndonos imposibilitados de salir pensábamos en la montaña. El chaval que nos trajo en la furgoneta vino con el camión de la puesta en marcha. Se puso fácilmente. Cuando ya iba a subir a la barquilla, uno me ganó la delantera con una pistola ametralladora diciéndome: ¡Yo no salgo de aquí, los fascistas me matarán. Carmelo saltó del avión diciendo: ¡Entonces nos quedamos todos. Consiguieron sacarle. Despegamos a pesar de ponernos un camión delante. Marchamos en vuelo rasante metidos en una neblina. Tomamos tierra en Bayona el 20 de octubre de 1937. Los fascistas tomaron Gijón, el 21. Si no hay ninguno que me desengañe, de esos diez pilotos de Natachas, quedamos tres, porque Carmelo se mató más tarde. También murieron en estos aviones otros compañeros que no fueron de Rusia, así como personal al servicio de éstos, mecánicos, armeros, simples soldados morian en los bombardeos.




**Leandro Álvarez Quiles**

# RECORDANDO AL INTÉRPRETE SWATZS EN LA ESCUELA DE KIROVABAD

(Nos complace comentar un interesante y emotivo escrito de nuestro amigo y compañero Francisco Meroño, referente a aquellos ya lejano días en la escuela de Kirovabad).

*En recuerdo del célebre traductor Swatzs, con su simpática jerga, algunas veces difícil de entender y sus traducciones mezcladas con la complicada técnica de la aviación, que quedaron grabadas en nuestras mentes y que sirvieron para alegrar por unos momentos nuestra existencia y mitigar la añoranza por la lejana y ensangrentada Patria.*

*Pues bien, todos aquellos ratos que recordamos con cierta simpatía y cariño hacia la figura de aquel hombre pequeñito de largos zapatos, que fue un átomo en el cuerpo de nuestra profesión, no todos conocen la trágica suerte que corrió el desdichado Swatzs, ya que al comenzar la Guerra Patria en la URSS, el camarada Swatzs, que conocía el idioma alemán a la perfección, fue movilizado para el frente como intérprete.*

*Los cuatro años que duró la contienda, estuvo en casi todos los frentes activos. Sufrió todas las tribulaciones que llevan consigo las guerras, sin tener el más mínimo rasguño; recibió condecoraciones y ascensos por sus servicios calificados de invalorables. Terminó la guerra y fue desmovilizado, regresaba a Moscú en el tren cantando la Victoria, junto con aquellos que libraron Alemania del fascismo. En el mismo compartimiento del vagón dormía un oficial del Ejército de Tierra, entre sueños se dio la vuelta, se desabrochó la funda de la pistola, resbaló ésta, tropezó con el suelo y el arma se disparó. La bala cortó el latir en el corazón de nuestro inolvidable traductor. ¡Así la vida nos tiene escondidas sorpresas semejantes! ¡Recordad a este hombre como a una de las figuras más grandes de nuestra escuela de Kirovabad!*

***Francisco Meroño***

# OTRA MÁS

El compañero Giménez nos relata en el número 17 del Boletín y con muy buen humor las tergiversaciones conque solía obsequiarnos el "tobarich" Swatzs de la escuela de Kirovabad durante sus traducciones. Quiero recordar OTRA MÁS que olvidó o pudiera ser fue reservada a mi curso —creo el último— a la gran risada de los que asistimos.

Acaeció en clase de motores sobre el tema de la combustión e influencias del número octano.

"*Una mezcla incorrecta* —decía— *podría causar irregularidades de funcionamiento, llegando incluso a provocar* **la salida de un negro echando humo por la tuba**"

Si la cosa no está clara, podéis pedir explicaciones al negro, cual supongo se las vería bien negras hasta conseguir salida por el tubo de escape.

## CONSEJO

Este no es del intérprete de ruso sino de una madre española en carta enviada a un alumno de la misma escuela.

**¡Hijo mio! Vuela bajo y despacio.**

Creemos que el muchacho —de aquella época— desobedeció a su madre.

**José Saiz**

ATENEO ESPAÑOL DE MÉXICO

BIBLIOTECA
Ateneo Español de México

# DESTRUCCIÓN DE UNA CIUDAD: ¡GUERNICA!

**Lunes, 26 de abril de 1937**

La calma de una tarde soleada quedó rota por un rumor distante, sordo, que poco a poco, se acercaba a una pequeña ciudad pescadora. Cuando los primeros aviones pasaron, su carga de bombas cayó silbando indiscriminadamente, llevando la muerte y la destrucción a una ciudad sin defensa antiaérea. Durante tres horas de terror una fuerza de 43 bombarderos arrasó sistemáticamente la mayor parte de este centro, capital y espiritual de los Vascos. Era también una de las cunas de la civilización de la Península Ibérica. Los ecos de la explosión de las bombas reverberaron en olas de ira alrededor del mundo y se elevaron tremendos clamores contra esta injusticia hacia una población civil.

Fue la más grande congregación de armada aérea nunca vista hasta aquella fecha, y se convirtió en el primer acto de bombardeo de terror dirigido estrictamente a la moral civil. Los bombardeos de Berlín, Dresde, Hiroshima y Nagasaki todavía permanecían escondidos entre las páginas de la historia del futuro que muy pronto se revelarían.

Las primeras cifras de víctimas dadas por los republicanos fueron de 3.000 muertos y muchos miles de heridos. El Gobierno español, bajo el mandato del Rey Juan Carlos, sólo admite unos 500 muertos y 2.000-2.500 heridos. La verdad queda en el aire. Es tarde ahora y no hay forma de verificar la cifra de víctimas reales.

Los 43 bombarderos alemanes pertenecían a la Legión Cóndor, enviada por Hitler para ayudar a Franco en su levantamiento. En realidad, la orden de ataque fue expedida por el Coronel Wolfram von Richthofen, Jefe del Estado Mayor de la Legión Cóndor, lo cual salió a la luz pública después de una investigación en los archivos militares alemanes en Freiburg. Los documentos y papeles personales del Coronel Richthofen indican que no se tenía conocimiento de que hubiesen tropas en la ciudad, aunque se sabía que las había en algún lugar de la zona.

La ciudad se encontraba en un ancho valle en la ribera del río Plencia en la provincia de Vizcaya, a unos 13 km. al interior del Golfo de Vizcaya, a 23 km. al este y un poco hacia el norte de Bilbao. La Edición del Diccionario Enciclopédico Ilustrado de 1936, publicado en Barcelona, señala la población de la ciudad en 5.000 hab. durante el tiempo de paz. Los refugiados y el flujo de la guerra los habían incrementado, sin embargo, hasta los 7.000. Se había convertido también en ciudad-fortaleza para las fuerzas Republicanas y unos 3.000 hombres se alojaban allí. Este hecho, solamente se descubrió cuando la ciudad fue ocupada por las tropas de Franco, tres días después del ataque. La verdad, sin embargo, no hizo a Franco ningún bien. Nadie estaba de humor para escuchar más. La ira del mundo se había desatado ya.

La incursión ordenada y dirigida por el Coronel Richthofen se trató, simple y llanamente de un ataque de terror, directamente contra el corazón y el espíritu de la resistencia Vasca. No hay otra explicación lógica.

Los Vascos son unos de los primitivos habitantes de la Península Ibérica, y su lengua todavía subsiste aunque en escala decreciente, no está relacionada con ninguna de las lenguas Indo-Europeas. Es, como el Finlandés, una de las más duras de aprender. Los Vascos ya se opusieron a los Romanos antes del Anno Domini, a los Visigodos, los Moros, a los Francos y a todos los que llegaron entonces o más tarde, y se opusieron a Franco y a sus rebeldes, aunque Franco encontró algún apoyo entre los Carlistas Vascos, en Navarra.

La ciudad que el Coronel Richthofen tan salvajemente arrasó era la antigua capital de los Vascos. Su símbolo era un viejo roble. Bajo la arraigada voluntad, el Gran Consejo había formulado las defensas políticas y asegurado la continuación de los Privilegios Reales Especiales que prevalecían desde la edad media hasta el siglo XIX.

En 1366, el Conde Tello, organizó la ciudad en territorios separados del área circundante de Luno, pero en 1882 estos territorios fueron de nuevo reunidos en un único municipio. La iglesia de Santa María la Antigua, data de 1418 y el Ayuntamiento de 1824.

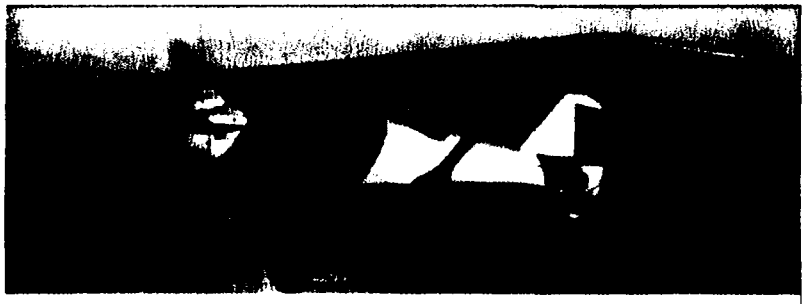
La ira mundial ante la destrucción de esta ciudad y la crueldad hacia el ser humano quedó simbolizada por una enorme pintura, hecha el mismo año por Pablo Picasso. Esta tela llegó a ser mundialmente famosa.

Lleva el mismo nombre de la ciudad.

¡Guernica!

**Sulo Huhtala**
Batallón MACKENZIE-PAPINEAU
CANADÁ

# BREG XIX



*El Avión BREGUET XIX fue diseñado y construido por Louis Breguet en el año 1921, como aparato de bombardero y reconocimiento, para reemplazar al Breguet XIV, veterano de la Guerra Europea 1914/18 y también de la Guerra de España en África.*

*El Breguet XIX fue presentado al público en el "Salon de l'aeronautique" de París, en 1922, e hizo el primer vuelo en mayo del mismo año, llevando un motor Renault versión 375/420 CV. (el que llevaba su predecedor Breguet XIV).*

*Pronto se le montó el motor LORRAINE de 12 cilindros en tres bloques de 4 cilindros, montados en doble uve —W—, de una potencia de 450 CV.*

*El Gobierno Español, hizo un contrato con la constructora Francesa BREGUET por un pedido de 30 aviones, que dicha constructora fue entregando hasta el año 1925. En este mismo año, "Construcciones Aeronáuticas, S.A. (C.A.S.A.) con talleres en Getafe, establece un acuerdo, con el cual, C.A.S.A. podía construir con Licencia dichos aviones, y en 1926 es entregado el primer avión totalmente construido en España.*

*A la par, la constructora de coches ELIZALDE de Barcelona, firma un acuerdo con la casa constructora de los motores LORRAINE, en Francia, para construir los motores LORRAINE, bajo licencia. En 1928 ya se construía, totalmente en España, tanto el avión como los motores.*

*De este avión, pueden hablar, mucho y bien, tanto los pilotos como los mecánicos, que tuvieron estos aviones a partir del 1922, como los que le conocimos a partir de 1930, y continuar con el comienzo de la Guerra Civil Española, que tanto en un bando como en otro, fue el que llevó el peso de los bombardeos y reconocimientos durante los primeros 7 u 8 meses de la guerra, por lo menos, en el bando Republicano.*

*De hechos, anécdotas y vivencias, con los Breguet durante nuestra Guerra, somos muchos los que podemos y debemos escribir, ya que se puede contar lo que se ha vivido a veces en momentos muy dramáticos, ¡A ver si os animais, puñeta!, como diría Duarte.*

*Por mi parte, voy a continuar con la parte técnica de dichos aviones.*

*El BREGUET XIX, era un avión de construcción metálica recubierto de tela, sexquiplano, de una superficie alar de unos 50 m² biplaza, (piloto y ametrallador-bombardero). En guerra, llevaba una carga de unos 450 Kgs. de bombas "Hispania" de 12 Kgs. y una ametralladora Vickers de 7'7 m/m.*

*Estos aviones llevaron el peso de la guerra, en todos los frentes, y casi sin protección de caza, pues los viejos Nieuports-52, pronto desaparecieron, sea por derribos o por averías.*

*Las características principales del BREGUET XIX, son:*

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Envergadura* . . . | *14,86 m.* | *Velocidad Máx.* . . | *220 Kms/h.* |
| *Longitud* . . . . . | *9,51 m.* | *Velocidad Máx. a 2.000* | *222 Kms/h.* |
| *Altura* . . . . . | *3,33 m.* | *Velocidad de Crucero* . | *180 Kms/h.* |
| *Superficie Alar* . . . | *50,— m.²* | *Subida a 2.000 m.* . . | *7,30 ~~Kms/h~~.* |
| *Peso en vacío* . . . | *1.100 Kgs.* | *Subida a 4.000 m.* . . | *19 ~~Kms/h~~.* |
| *Peso total*. . . . . | *2.450 Kgs.* | *Subida a 6.000 m.* . . | *38 ~~Kms/h~~.* |
| *Carga Alar* . . . . | *44 Kgs/m²* | *Techo máx.* . . . . . | *6.500 m.* |
| | | *Autonomía* . . . . | *850 Kms.* |

*Este avión generalmente equipado con el motor LORRAINE, fabricado por ELIZALDE, bajo Licencia, de 450 CV. de 12 cilindros, dispuestos en tres bloques de 4, cuyos bloques formaban una doble v W dispuestos a 60° s.*

*También se le montaron el Hispano Suiza en versiones del 400 CV. y 450 CV. y en versiones para records y Raids, los Hispanos de 520 CV. - 600 CV. y 650 CV. todos estos motores, de 12 cilindros en dos bloques en V, a 60° s.*

***Raid Madrid-Manila, 5 abril a 13 mayo 1926.*** *En 1925, faltaban para entregar a España dos BREGUETS, de la serie de 30 aparatos que había pedido España a la constructura francesa, estos dos aviones fueron destinados para este Raid, haciendo varias modificaciones, principalmente en aumentar la capacidad de los tanques de gasolina y aceite, y se le colocó el motor de 450 CV en vez del de 400, que normalmente llevaban; estos dos aviones fueron los que pilotaron Lóriga, y Gallarza, más otro aparato que se preparó en Cuatro Vientos de los ya recibidos, y que fue el que tripuló Esteve.*

*Este Raid Madrid-Manila cubría una distancia de unos 18.900 Kms. y se calculó una duración de vuelo de unas 128 horas. Como sabemos, solo llegó a destino un avión, el de Gallarza, con Lóriga y Gallarza a bordo, pues los mecánicos tuvieron que terminar el viaje en barco.*

*Fueron muchos los records, de velocidad, carga, alturas, etc. intentados con este tipo de avión, tanto en España como en el extranjero. Con él se hizo la travesía del Atlántico Norte, de 6.600 Kms., por pilotos franceses.*

***Raid Sevilla-Rio de Janeiro. 7.750 Kms. del 24 al 26 de marzo de 1929.*** *Con avión BREGUET XIX, construido y preparado por la constructora C.A.S.A. y bautizado por la Reina Victoria Eugenia, con el nombre de "Jesús del Gran Poder". Al cual se le había preparado para un vuelo de larga distancia aumentando considerablemente la capacidad de carburante con un depósito en el fuselaje de unos 3.750 litros más los de las alas que cargan unos 4.000 litros, su peso en vacío es de 2.000 Kg. y se le aumentó la superficie alar en unos 4 m² siendo de 16 m. su envergadura, en vez de los 14,86 normales. El motor que se le instala es el Hispano 550 CV. Este avión lo tripulan los pilotos capitanes, Ignacio Jiménez y Francisco Iglesias.*

*Estos pilotos en las pruebas de dicho avión, hicieron los vuelos de preparación del Raid, y en los días 27 y 28 de marzo del 1928, estuvieron 28 horas en el aire.*

*Durante los vuelos preparatorios se modificaron algunos elementos y sistemas del avión, el más importante fue, que se cambió el motor Hispano de 550 CV por el motor Hispano de 600 CV. 12 cil. en bloques en V a 60° s.*

*El 24 de marzo de 1929, salen del Aeródromo de Tablada, (Sevilla), a las 17,40 horas. Después de 43 horas y 50 minutos de vuelo, habían hecho la travesía del Atlántico Sur y tuvieron que aterrizar en Bahía, para repostar, ya que los fuertes vientos de proa habían hecho gastar más gasolina de la prevista. Habían recorrido la distancia de 6.585 Kms. Después de repostar gasolina salieron, para terminar el Raid en Río, a las 3 horas de la salida de Bahía. Este avión se conserva aún en Cuatro Vientos.*

*En cada País que tomó tierra, se le pintó, en el fuselaje, alguna alegoría típica del mismo.*

***El Raid del "CUATRO VIENTOS"** de España a Cuba, que fue también efectuado con el avión, (Super Bidón) BREGUET XIX, construido por C.A.S.A y tripulado por los malogrados pilotos Españoles, MARIANO BARBERAN y JOAQUIN COLLAR, que después de lograr con éxito dicha travesía, salida de Sevilla el 9 de junio de 1933 y llegada a Camagüey (Cuba), después de casi 40 horas de vuelo, se perdieron en los cielos de México, cuando estaban haciendo los viajes de cortesía, por nuestros pueblos hermanos de América. (Detalles de dicho Raid en nuestro Boletín n.° 14, "Alas Gloriosas").*

*Del entonces Teniente COLLAR (1930-1933), como profesor de transformación, de la Escuela de Pilotaje de Alcalá de Henares, se puede decir mucho y bien y contar muchas anécdotas, ya que el que suscribe en dichos años, estaba de ayudante del montador de aviones, de dicha Escuela el suboficial, D. Ezequiel Olit Huesa, excelente persona, del que aprendí mucho. Algunas de las anécdotas que tuve la suerte de convivir con el Teniente Collar, fueron muy jocosas, como la que nos pasó con un Avro 504, en el pueblo de Cerezo de Abajo. En próximos boletines puede que cuente algunas, si es que hay lugar para ello.*

*A grandes rasgos, este es el avión BREGUET XIX de reconocimiento y bombardero ligero, desde que se diseñó en 1921 hasta el 1937, Guerra Civil Española.*

*Un fuerte abrazo* **José Jové Alujas**

*Agradecemos la colaboración del amigo y compañero José Ramos Miraut que nos cuenta una historia de nuestra aviación, para que quede un testimonio para el futuro. Que todos sigamos su ejemplo y así construiremos la Historia de las vicisitudes de nuestra Aviación durante la Guerra Civil.*

Madrid, 1 de marzo de 1982

BOLETÍN INFORMATIVO DE A.D.A.R.
Consejo de Redacción
Paseo de la Circunvalación, 1
Apartado de Correos 2.995
BARCELONA-3

Queridos compañeros y amigos:

He querido hacer un trabajo, para ver si podía contribuir a vuestra encomiable labor; pero por ser el primero con la falta de costumbre que ello conlleva, me parece que me he excedido, resultando un tanto extenso, dado el reducido espacio que disponéis.

No obstante, os lo mando por si encontráis útil y aceptable su utilización dentro o fuera del Boletín.

Son varios los compañeros que vienen apuntando la conveniencia de aportar cada uno sus hechos y experiencias así como sus vicisitudes, dentro de nuestra aviación durante la Guerra Civil, antes que se pierda lo que queda de ella.

A mi juicio, creo que no solamente sería conveniente, sino que me atrevería a decir necesario, puesto que el tiempo está borrando inexorablemente lo poco que va quedando. Creo que nada nos costaría, que cada uno de nosotros hiciéramos un historial, más o menos extenso, en el que aparte de la ficha que expresáis en la pág. 19 de esta revista última, fuera seguida del historial que cada uno de nosotros pueda recordar histórico, tanto de hechos, como anécdotas y vicisitudes que puedan ser de interés para el futuro.

Del otro bando, se ha estado hablando durante cerca de medio siglo lo que han querido, incluso en contra de nuestra realidad y en detrimento de una Historia que si nosotros mismos no nos damos prisa a sacar a la luz, pronto se perderán quedando como única verdad las que estos señores han querido decir y asegurar de lo que hemos sido, lo que hemos hecho, lo que hemos valido y lo que para la Historia de España hemos representado.

Yo también soy de los que os sugiero, que veamos la manera de poner manos a la obra antes de que sea tarde, y que depositemos en vuestro archivo unos folios con nuestra ficha y hechos que puedan en un próximo inmediato, ordenarlos en un LIBRO - HISTÓRICO en el que pueda estar representada la verdad de nuestros hechos y condiciones en que los hemos podido realizar. No solamente es interesante nomenclaturas, sino acciones y anécdotas que son las que componen un pasado; pero eso sí, siempre hechos reales que puedan dar a conocer a España entera, lo que los demás se han encargado de que no sepan, para mantener un mito falso de la realidad de nuestra epopeya nacional.

En espera de poder ser útil a vuestro infatigable trabajo, os envío a todos un fuerte abrazo de este buen compañero y amigo.

Firmado: **José Ramos Miraut**

# REMINISCENCIA DE UN PASADO

## Último Servicio del Breguet XIX en los Frentes de M

Madrid, 29 de octubre de 1936

Redactado el 20 / 2 / 82

*¡Cuánto tiempo ha pasado...! Cuántas cosas nos han hecho olvidar los postreros avatares de la vida, de tantos encarcelamientos, exilio y tediosas persecuciones, por el solo hecho de ser los "vencidos".*

*Apartando impresiones sombrías de indolencia por el pasado, procuraré ir ordenando, por los menos, alguno de los hechos de aquellos días de juventud, honor e ilusiones.*

*Sería interminable el relato de cuanto realizó en el cielo de España aquella juventud heroica, consciente de su honor y responsabilidad en aquellos días de nubarrones siniestros, que tanto se jugaba nuestra Patria. Por eso, y por las anécdotas que componen uno de los servicios realizados por nuestra Gloriosa en los primeros meses del levantamiento, me gustaría narrar y a su vez colocar el hecho real dentro de la Historia de nuestra aviación, rectificando un error involuntario, como consecuencia de lo que al principio empecé diciendo.*

*En los hechos que sucedieron dentro de aquél servicio, no acuso a nadie porque en la epopeya popular de aquellos días lamentables de incertidumbre y dolor, todo era posible, menos el deseo de sentirse alegre. Todo era tenebroso y confuso. Por esto, estoy seguro, que los compañeros que vivieron aquellos momentos y participaron en los combates de la defensa de Madrid, y sobre todo con los Breguet XIX, y aquellos otros que lo han vivido después, se han de alegrar, al recordar aquél caso por lo pintoresco que resultó dentro de su propia tragedia.*

*Se me ocurrió hacer este relato, cuando leí en el Diario Oficial del Ejército del Aire, n.º 12, de 27 de enero del año pasado, la pensión concedida a la Señora Doña María Juana Tarazaga Scherol, viuda de nuestro querido y siempre recordado compañero Comandante Don Juan Antonio López Smit, antiguo Sargento Mecánico de la Escuela de Mecánicos de Cuatro Vientos.*

*Al leer su nombre, sentí la nostalgia de aquella fría mañana de niebla del mes de diciembre de 1936 en Albacete, cuando de imprevisto me encontré en la calle con el compañero López Smit. Al verme, se abrazó a mí como aquél que veía "visiones", y por mucho que porfié, no pude desasirme de su empeño, de presentarme a los demás compañeros que le estaban esperando dentro del ómnibus en la Plaza de Emilio Artozano.*

*Todos sabemos la Nota de Servicio que colocó el Ministerio de Defensa en todas las dependencias y aeródromos, el 30 de octubre de 1936, en la que realzaba el comportamiento de la Escuadrilla de Breguet XIX de Alcalá de Henares, como estímulo para el resto de los compañeros. Este hecho, suscitó confusos comentarios entre el personal de aviación y que hoy después de cuarenta y cinco años, vuelve a decir el escritor francés Monsieur PATRICK LAUREAU en su libro "LA AVIACIÓN REPUBLICANA ESPAÑOLA", en la página 58 del primer tomo, que de los cuatro Breguet que nos quedaban en Alcalá de Henares, sólo volvió uno de la operación de Peguerinos con el Capitán González, después de haber perdido al ametrallador bombardero en el frente el 29 de octubre de 1936.*

*Debido a todo esto, el Comandante López Smit, estaba al corriente y sabía que no había sido así. Ni fue el Capitán González, ni fue despedido el ametrallador bombardero en el aire. Fue el Sargento Alvarito y el ametrallador fui yo, que me lancé al espacio con el paracaídas por las razones que explicaré en esta reminiscencia. Al encontrarme en la calle después de aquél acontecimiento aún reciente, se empeñó en que le acompañara hasta el ómnibus y más "ancho que largo", —he de decir, que éramos del mismo pueblo, amigas las familias, y además, fue él quien me hizo entrar como voluntario en Cuatro Vientos—, me presentó a los compañeros, explicándoles lo que había pasado con los cuatro Breguet en el frente de Peguerinos el 29 de octubre de 1936.*

*Desde aquel día, no lo volví a ver, hasta el 8 de febrero de 1938, cuando ingresé herido en el Hospital del VEDAD (Valencia), la noche que me dejó el compañero Alfonso García, piloto con el que íbamos José Lorenzo de Miguel que era el observador y yo que iba de ametrallador, cuando aquella misma mañana, nos derribaron los Messerchmitt en el combate que se formó, cuando íbamos las primera y segunda Escuadrillas del Grupo 24 desde La Cenia (Tarragona), al frente de Aragón.*

*Aquél último servicio de Breguet, fue una odisea de las muchas que podemos contar la mayoría de los compañeros que hemos tenido desgraciadamente que intervenir en la Guerra Civil española, y que a pesar de no poder olvidar lo que aquel día, nunca pensé en referirlo en ninguna de las revistas de las muchas que se han venido publicando, por razones de ética. Al leer lo expuesto por el Señor PATRICK en su primer tomo, la odisea del Capitán González y la de su ametrallador, el recuerdo de aquél querido e inolvidable compañero, que con tanta entereza y resignación se ofreció para realizar aquel servicio, en la seguridad de que iba a ser el último, he creído conveniente aclarar este pequeño error involuntario, por lo agradable que pueda resultar para quienes conocen la realidad, al ver este hecho al fin dentro de nuestra historia, con las cosas tal y como pasaron, procurando de este modo, hacer entre todos el historial de nuestra aviación y de sus hechos con los menores errores posibles.*

*No tiene importancia que errores como este, se puedan escribir, puesto que lo que importa, no es el compañero que lo haya realizado, sino el avión que lo hizo; en suma, LA GLORIOSA.*

*Por lo tanto, como se trata de los BREGUET XIX, que tanto dieron en la defensa de Madrid, hasta que se terminó el último, y de los que tampoco se ha hablado en todo cuanto se ha escrito de nuestra aviación, deseo explicar su último servicio en el frente de Madrid, por lo que esto pudiera significar en la historia del Breguet XIX y por la conciencia de quienes los volaron en aquellos días de tanta zozobra.*

*Después de haber soportado toda la campaña de los cuatro primeros meses de la defensa de Madrid, y de una peregrinación en los aeródromos de Cuatro Vientos, Getafe, Arganda, Guadalajara y Alcalá de Henares, al final, quedamos en éste último hasta que solo quedó un BREGUET XIX.*

*El día 28 de octubre de 1936 por la tarde, creimos haber terminado el último servicio de los frentes de Madrid. Los cuatro Breguet que nos quedaban, con doble tripulación de ametralladores bombarderos, y algún que otro piloto de más, el Estado Mayor decidio por orden del Ministerio de Defensa no volver a salir, en tanto no se destinara el personal que quedaba, a los nuevos aviones que estaban llegando de la URSS, por que en los frentes de Madrid, se hacía insostenible con el material que teníamos.*

*La calma no duró mucho tiempo. Al día siguiente, 29 de octubre, cuando nos encontrábamos comiendo en el Hotel de Alcalá de Henares, se presentó un ordenanza, diciendo que nos llamaban con urgencia en el Campo. Subimos todos con premura al omnibus que teníamos en la puerta del Hotel dejando la comida en la mesa ante aquella enigmática llamada, y cuán no fue nuestra sorpresa a la llegada, al saber que teníamos que seguir jugándonos el "físico", pero en aquel caso, con carácter definitivo, sin esperanzas de poder volver.*

*La orden era tajante. Por orden del Ministro de Defensa, que era Prieto, teniamos que salir sacrificando los cuatro aviones que quedaban y cuatro tripulaciones. La columna del Comandante RUBIO estaba cercada por los rebeldes en el frente de Peguerinos. Por medio de los altavoces de los frentes el enemigo los "vucheaba" toscamente, asegurándoles que la aviación de los "rojos" no aparecía por que se había terminado.*

*No se nos obligó a nadie de las tripulaciones. Teniamos que ser voluntarios o por sorteo. La gravedad del servicio no podía señalar a nadie el sacrificio que era necesario imponer. A pesar del forcejeo que había entre todos nosotros, por querer salir, las tripulaciones que habíamos dejado el avión la tarde anterior, nos impusimos y tomamos el servicio.*

*Aquello fue insólito. Hoy después de tantos años transcurridos, cuando pensamos friamente la excelsitud de aquellos jóvenes que apenas habían empezado a afeitarse la barba, no tenemos más remedio que reconocer, que la aviación había convertido aquellos niños, en hombres llenos de honor y responsabilidad.*

*La despedida de los compañeros que dejamos en tierra, tanto personal volante como aquellos abnegados mecánicos que se despedían de nosotros en la pista, era cosa de película. Cada uno de los que salíamos, dejaba su*

*dirección y bagages a los compañeros, para en caso de no volver, cosa que ya de antemano dábamos por seguro, se lo remitieran a los familiares. Alvarito, dio las de su esposa, para que le mandara la moto que tenía en el aerodromo. Yo no di nada, era soltero y sólo llevaba en el bolsillo la carta que había recibido aquella misma mañana de la novia.*

*Preparamos para la salida; nos pasamos las consignas y nada de prisioneros. Cargamos nuestras pistolas con balas explosivas y nos fuimos decididos a vender caras nuestra vidas.*

*Éramos cuatro Breguet XIX. El nuestro era el último a la izquierda. Alvarito de piloto y yo de ametrallador bombardero. La misión no era otra que la de levantar la moral de los compañeros allí cercados en Peguerinos, costara lo que costara, cosa que se consiguió, según decía al día siguiente "EL HERALDO DE MADRID" en su primera página, como puede verse en el archivo.*

*No tardó mucho tiempo en presentarse la ocasión. Cuando estábamos colimando las posiciones para hacer el bombardeo, un grupo de seis Fiat CR 32 aparecieron en el horizonte. Hicimos el bombardeo con premura, cosa lógica, para podernos preparar ante el combate que se nos avecinaba sin ninguna posibilidad de éxito. El Jefe de nuestra patrulla giró rápidamente a la derecha con los dos Breguet que le seguían en un picado vertiginoso. Nosotros lo hicimos a la izquierda descendiendo también, para evitar un ataque por debajo, lo que obligó a nuestros atacantes, dividir el grupo en dos patrullas de a tres.*

*Mientras una de las patrullas perseguía a los tres Breguet que se dirigían a nuestras posiciones, la otra se iba aproximando a nosotros tomando posición de ataque. En círculo de "pescadilla", pronto se nos colocaron en la cola encima de los empenages. Mi máquina apuntaba sin esperanzas de ser muy útil ante la grave situación. Mi parrilla cubría todo el avión del Jefe de nuestros atacantes, pero la pignola de la veleta de nuestro aparato de puntería no había aún conseguido coincidir con la línea de tiro que con tanta desesperación trataba de encontrar. Más la máquina que yo llevaba, tenía un defecto; una vez que se hacía el disparo, seguía disparando aunque dejara de apretar el disparador hasta que quería pararse. En éstas condiciones tan pronto como lo tuve en línea, disparé como un condenado a muerte que desea vivir, y aunque dejé de disparar, lo seguí com mi máquina hasta que desapareció derrapando. Yo me encontraba de pie. Cada décima de segundo me parecía un año, esperando de un momento a otro recibir un chorreón de balazos.*

*Los dos cazas restantes, habían tomado precauciones y sus ataques eran combinados. Mientras uno nos atacaba, el otro tomaba nueva posición. En este modo pude permanecer en tanto tuve munición, el resto de las pasadas sólo me limitaba a tener mi máquina en estado de apunte, visando a cada uno de ellos según me iban tirando. La única defensa que nos quedaba era la filosofía psicológica que mi máquina pudiera representar a nuestros atacantes después del resultado del principio.*

*Alvarito no cesaba de gritar, exhortándome a que continuara disparando, más yo no podía por lo peligroso que hubiera sido, el ponerme en aquellas condiciones a cambiar de tambor, y cuando le dije que no tenía munición, dio un palancazo y nos metimos de cabeza hacia el suelo, arrancándome la máquina de la torreta y cayendo al suelo.*

*A partir de aquel momento empezó la odisea. Los dos cazas nos atacaban al mismo tiempo perdiendo el alto grado de indoncidad y prudencia que habían tenido hasta ese momento. Las balas nos pasaban por todas partes; el radiador del aceite nos lo habían perforado, y yo iba bañado en aceite, las gafas se me habían roto, y sin cesar de llamar a Alvarito; pero éste no contestaba. Pensando que estaría muerto en la cabina, me lancé al espacio con el paracaídas sin saber donde me encontraba. Cuando me di cuenta, tenía otra vez los dos Fiat encima con intenciones de atacarme, cosa que hicieron sin ningún escrúpulo. Cuando miré de nuevo, a donde se dirigían los cazas, vi con alegría como nuestro Breguet volava normalmente, bajo y en dirección a nuestro campo, pero pronto el tedio abrumador del momento me hizo volver a la realidad. No sabía donde me encontraba. Pendido del paracaídas, sólo un silencio sombrío lleno de malos presagios me acompañaban al descenso.*

*De pronto, al encontrarme en tierra y ante las dudas de estar en terreno enemigo, decidí abandonar el paracaídas y tratar de orientarme con el firme deseo de no parar hasta conseguir incorporarme a la Escuadrilla. Apenas había empezado a desprenderme de los atalages, los dos Fiat de regreso, empezaron a ametrallar el lugar donde me encontraba. Ante aquella embarazosa situación, me tiré al río en cuya ladera me encontraba, y agarrándome a las mismas zarzas para avanzar hacia el puente que tenía a pocos metros, pude llegar a guarecerme bajo el mismo. Unas mujeres que estaban refugiadas en aquel mismo lugar, me informaron estar en El Escorial.*

*Al sentirme liberado de aquella pesadilla y sacando fuerzas de flaqueza, decidí salir del puente acompañado de aquellas mujeres que en todo momento trataron de ayudarme. Yo estaba hecho polvo después de aquel ajetreo, pero cuán grande no fue mi sorpresa, cuando al salir, un grupo de milicianos me daban el alto, a la vez que me ponían los cañones de sus fusiles en las narices.*

*De momento, pensé que aquellas buenas señoras me habían engañado, y que me encontraba en manos de los falangistas, hasta que me di cuenta que eran de la C.N.T. por los pañuelos que llevaban al cuello.*

*Aquello me tranquilizó pensando que al saber quien era, la cosa no tendría más importancia que la de un simple mal entendido; pero no fue así. Ni mi documentación, ni mis palabras, ni los gritos de aquellas mujeres, pudieron convencerles. Según ellos, yo era el piloto de la avioneta fascista que había caído en el combate. Lleno de perplejidad y angustia, discutía con aquellos hombres sin poderles convencer, mientras me colocaban al pie del puente y los demás se apecinaban al otro lado del río para ejecutarme. Dos milicianos me sostenían de los brazos, a la vez que gritaban las mujeres protestando y colocándose delante de mí, frente al piquete, hasta que se vieron obligadas a ponerse a un lado, bajo la amenaza de tirar sobre ellas sin contemplación. El griterío de aquellas señoras y las voces de los milicianos que no cesaban de*

*pedirles esperaran por que todos querían tirar, complicaba cada vez más la formación del grupo de milicianos que cada instante iba siendo mayor, por que no cesaban de llegar. Cuando todo estaba listo, al parecer, se oyeron voces que daban orden de ¡alto!, ¡alto!, ¡alto!, repetían sin cesar. Todos miraron para atrás, y como si hubiera caído del cielo apareció un Capitán Médico uniformado, que había seguido la caída del paracaídas, imponiéndose enérgicamente a que se hiciera aquella ejecución ilegal.*

*Aunque con grandes dificultades, el Capitán logró llevarme hasta la Comandancia Militar del Escorial, con todos aquellos milicianos que no paraban de musitar protestas y frases obscenas de indolencia remarcada.*

*Mientras en el Escorial estaba pasando esta odisea dramática por exceso de celo en un servicio soez, sin ninguna similitud al que nosotros los militares estábamos acostumbrados a realizar, en el Aeródromo de Alcalá de Henares se estaba dando un caso que por su colorido es digno de explicar, ya que podía decirse, que era el estribillo del "sainete" que había representado aquél último servicio, en el que sólo los BREGUET XIX del frente de Madrid, fueron los protagonistas.*

*Al tomar tierra Alvarito, en Alcalá de Henares, todos los mecánicos acudieron con premura, al notar la falta del ametrallador bombardero en su cabina. Sus temores aumentaron al ver que en un trozo del proyector del paracaídas, se encontraba enganchado en la torreta del Breguet, cosa que Alvarito aún no había advertido. Alvarito se encontraba de pie junto al avión, tratando de colocar con manos trémulas las gafas sobre su frente, cuando los mecánicos le hacían saber que yo no estaba en la cabina.*

*Mientras que Alvarito, casi sollozando les respondía que tal vez me podía haber estrellado por ahí, los mecánicos miraban fijamente a los ojos de su compañero atónitos de lo que estaban viendo. La extrañeza de sus miradas hizo preguntar Alvarito lo que les pasaban, a lo que hubo quién le dijo, que se había quedado bizco del susto. Aquella sincera y sentimental manifestación, pareció mal interpretada por nuestro compañero Alvarito, quien después de su tragedia, lo tomó como broma burlona de mal gusto, amenazando con dar un tiro a quienes trataran de burlarse de aquel modo.*

*Efectivamente, Alvarito se encontraba bizco. Con la precipitación con que se preparó la salida de aquel servicio, éste tomó por error las gafas de otro compañero que tenía un defecto visual y, éstas le transformaron el ángulo visual durante el tiempo que las tuvo puestas.*

*Así terminó la Historia de aquel último servicio de los BREGUET XIX, en los frentes de Madrid el 29 de octubre de 1936, en el que murieron la mayoría de los ametralladores bombarderos de mi curso durante la defensa de Madrid, así como muchos de los pilotos antiguos que la empezaron, encontrando Alvarito la muerte algunos meses después al incendiarse los dos aviones que rodaban sobre la pista al chocar con el del siempre recordado igualmente compañero Naranjo, sin que nadie pudiera socorrerles en aquel horroroso y siniestro destino.*

*¡QUE DESCANSEN EN PAZ!*

José Ramos Miraut
Ametrallador Bombardero del 1.° Curso de 1 936

*Ofrecemos una colaboración de nuestro amigo Ovidio Bas, que como siempre está llena de buenas intenciones para con todos nosotros y la Asociación.*

# *"NO IMPORTA EL CABELLO"*

El tener la cabeza pelada tiene muchas ventajas y pocos inconvenientes. Compañeros, no estéis preocupados si el pelo se va ausentando y la brillante superficie aumentando. El tejido del "tejado" se endurece, los peines son innecesarios, te olvidas del cristal con su marco. Sólo un pequeño defecto, ¡más cara para el lavado!

Eata mañana me di un apretón más arriba de mi fea cara y, analizando el poco efecto, me dije: "¡Ondia, que dura es mi calabaza!".

. . . . . .

Recibí el glorioso Boletín nº 17, de la famosa aviación republicana y, como siempre, lo devoré con gana.

Nuestros compañeros, con su humano trabajo, siguen empujando para que el librito, glorioso recipiente contenedor de la inolvidable Historia del pasado, sea leido por todos los aviadores republicanos.

Mi cabeza, por dura, tal vez no comprenda las circunstancias, puede que no esté actualizada. Y en la página 24, leí la siguiente llamada:

¡COMPAÑERO!
APORTA TU DONATIVO PARA UNA SUSCRIPCIÓN
DE LOS QUE NO PUEDEN PAGARLA

. . . . . .

Qué hermosos relatos, qué placer se percibe cuando un compañero para dar gloria a la aviación de España, escribe:

*"Eran cuatro los aviones fascistas italianos, por estar solo, derribé un fiat y regresé a mi campo".*

Otro compañero, mecánico, no menos jabato, aumenta la gloria de la Historia exclamando:

*"Mis motores trabajaban horrores, no importaba si era día o noche, ni horas y sudores. Mi ilusión estaba centrada en que los aviones, de volar no dejaran, porque el espacio aéreo de mi querida España de hienas fascistas se llenaba".*

Valiosos escritos, preciosas palabras. Contienen mucha gloria y fama, porque proceden de aquellos que formaron, la sin igual gloriosa aviación republicana.

. . . . . .

Estoy convencido que, por su precio el Boletín es un estupendo regalo. 700 pesetas, vale cualquier vermut en un pequeño tabernáculo.

Con voluntad y, apreciando el valor de lo que se lee, el importe no supone nada.

"Hasta los hombres que están en el paro, que normalmente no tienen ni un centavo, quisieran estar suscritos al Boletín de los aviadores republicanos. Porque, para disfrutar de gloria todo un año, de donde quiera que sea conseguirían el importe indicado".

¡Ánimo compañero, consigue "tu retrato"!

**Ovidio Bas**
*Piloto de C. y VN.*

# Página Poética

## EL CAPITÁN DUARTE (4.ª Chatos)

Yo llegué a Utiel us día
con ilusión y alegría
pues deseaba, contento,
defender en todo momento
a nuestra España ofendida.

Vi a mi jefe,
lo saludé marcialmente
al llegar al baluarte,
le vi erguido, sonriente,
era el Capitán Duarte.

Servicios vinieron luego
en el frente de Teruel,
la escuadrilla, hermosura,
y poco tiempo después
el frente de Extremadura (Saceruela).

Antes, y por ironía del destino,
nadie puede asegurar
que tiene libre el camino
este, gran capitán,
de dominio y gran coraje,
cayó en tupido ramaje
al ametrallar, con tino
al enemigo salvaje.

Yo abrazarle bien quisiera
pero el muy lejos está,
pero quisiera, con esto,
que a sus manos, en su momento,
le llegará mi lealtad,
pues después de tantos años
de fatigas y sufrimientos
recordar esos momentos
es orgullo, es lealtad.

Un abrazo a todos.

**J. Ruipérez**

## TRISTE HORIZONTE

Brillaba en el horizonte,
el sol pálido de enero,
la nieve tapiza el monte.

Y baja por el sendero
una anciana muy ferviente,
la madre de aquel obrero
que un dia marchó al frente.

Ella va triste y llorosa,
con gran dolor preguntaba:
—¿Ha terminado la guerra?,
a los soldados que pasaban.

Un militar le responde:
—Señora, está terminada.

Anda con dos muletas,
lleva la frente vendada,
muy destrozada su ropa,
su pelo y su barba larga,
y responde con tristeza,

—Señora, está terminada.

—¿A usted le falta una pierna?
—Si Señora, y ¡Qué más da!
—Qué tranquilo que lo dices,

Mi hijo, lo diría igual.

—Y usted ¿No ha visto a mi hijo?
*También en el frente está.*

—¿Cómo se llama su hijo?

—¿Mi hijo? José Roldan,
todo el mundo lo conoce,
era muy alto y moreno
igual que usted, militar.

—¡Madre! ¿Ya no me conoces?
*Yo soy tu hijo, mamá.*

—¡No, Dios!, tú ciego,
y te falta una pierna,
Virgen Santa, ten piedad.

Dónde están esos malvados
que yo los voy a matar,
para que no se repita
un acto tan criminal.

—No madre, no te atormentes,
el fascismo ya no está,
nuestra Patria queda libre,
se respira libertad.

Han muerto tantos valientes,
que importa una vida más.

**José Hernández**

# NUESTRAS SENSACIONES

Nuestras sensaciones han dormido, por la rutina de la vida. Ya es hora que se despierten y lo que fuimos, lo sigamos demostrando por escritos en nuestro Boletín, que nos es tan precioso. Yo os doy ejemplo, con este escrito e improvisación poética.

Compañeros, amigos y por qué no, hermanos:

Nuestro Boletín, tiene que reflejar nuestros sentimientos, que más envejecemos, más puros y sinceros son. Nuestros Estatutos reflejan este sentimiento de ayudarnos entre sí. Ya que los representantes de nuestra Patria, quieren olvidar lo que fuimos y lo que tan noblemente supimos dar por ella, en el Ejército del Aire (Nuestra Gloriosa Aviación) arma al servicio de la República, que tan Democráticamente representaba España, en aquél entonces.

# ALAS GLORIOSAS

Gloriosa a ti te llamaron
con todas tus Alas abiertas
y tus hijos, así murieron
debido a las consecuencias.

¿Qué tienes? ¿Por qué lloras?
no lloro madre, sólo pienso
en aquellas Alas Gloriosas
que en mi corazón yo siento.

A esta juventud que dio
tanta sangre y tanto valor
y en nosotros todo unió
con el sufrimiento y el dolor.

Hoy nos encontramos hermanos
todavía más que ayer
y nuestra Asociación de humanos
lo desmuestra sin desfallecer.

A.D.A.R. Alas Plegadas A.A.R.E.
Asociaciones de unión
ellas nos debe permitir
que no sea una ilusión,
todos debemos contribuir.

Los más ricos, que demos más
por aquéllos que son pobres
que la pobreza, no nos separe más
en las fraternales reuniones

Hacer una tesorería
digna de nuestra Asociación
y así, se lograría
reforzar más nuestra unión.

El Boletín, que sea gratuito
gratuito para todos
que la hermandad, no sea un mito
es ella, que nos une a todos.

En una reunión de confraternidad
todos debían de asistir
yo creo, que nuestra hermandad
todo lo puede conseguir.

Esto marcará a la humanidad
que nuestra Gloriosa Aviación
ha sabido, guardar la unidad
y realzar nuestra emoción.

Que aquellas Alas abiertas
que forjaron nuestra unión
todavía, están abiertas
sobre todo, en el corazón.

**(Alas Plegadas)**

**L. DE ASIT**
**Piloto de Chatos.**

ATENEO ESPAÑOL DE MEXICO
BIBLIOTECA Ateneo Español de México

Una familia contrata a una sirvienta. Al poco tiempo, la sirvienta le dice con profundo sentimiento:

—No me es posible trabajar con ustedes. Voy a ser madre y el padre nos ha abandonado.

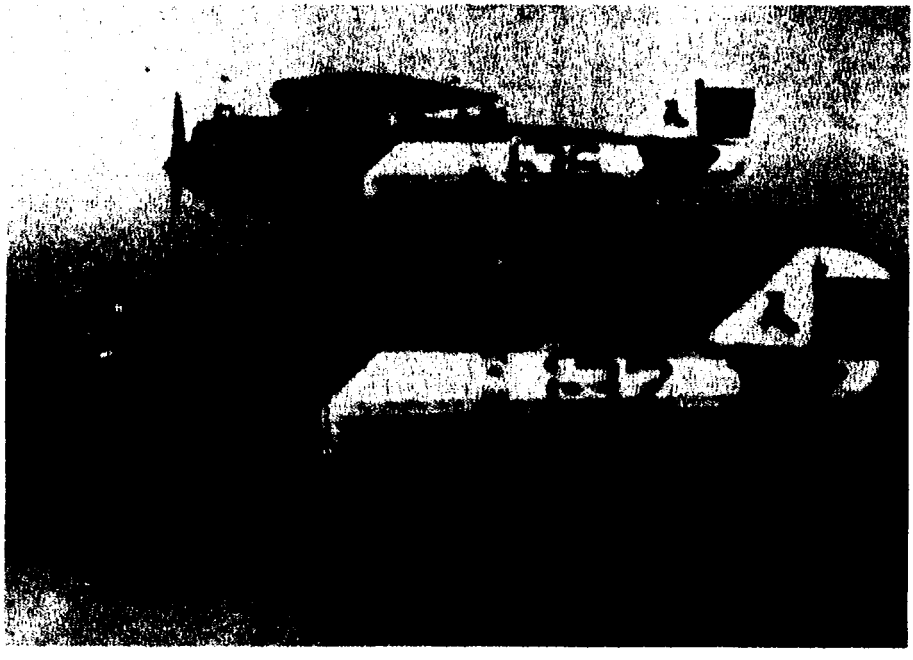
La familia, que son bondadosos, le dicen: —Quédate, que nosotros adoptaremos a la criatura.

Al año siguiente, pasó tres cuartos de lo mismo; la sirvienta esperaba otro bebé, que también fue adoptado.

Al tercer y cuarto año, la sirvienta tuvo más hijos que también fueron adoptados. Finalmente, al comienzo del quinto año, anuncia: —Señores, les aviso con una semana de anticipación. Me voy.

—Pero ¿por qué?

—El trabajo resulta ya demasiado duro —manifiesta— Ustedes me contrataron para atender a un matrimonio sin hijos, no a una familia numerosa.

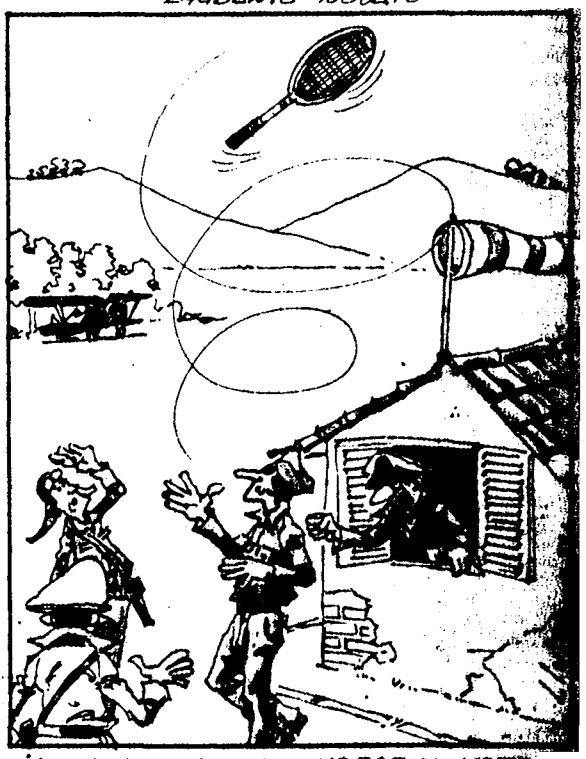


El fuselaje del Breguet XIX «Jesús del Gran Poder», con su grupo de mecánicos. A ambos lados del fuselaje se distinguen pintadas las alegorías de los países que visitó.

Parte superior del motor del «Jesús del Gran Poder» con los mecánicos Enrique Pascual, José Jové y Paulino Aupí.

PILOTO NOVATO

AYUDANTE NOVATO



¡CUANDO DIGO "RAQUETA VERDE AL AIRE" NO ME REFIERO PRECISAMENTE A ESO!

"BAUTISMO DE FUEGO"

"PRECAVIDO"