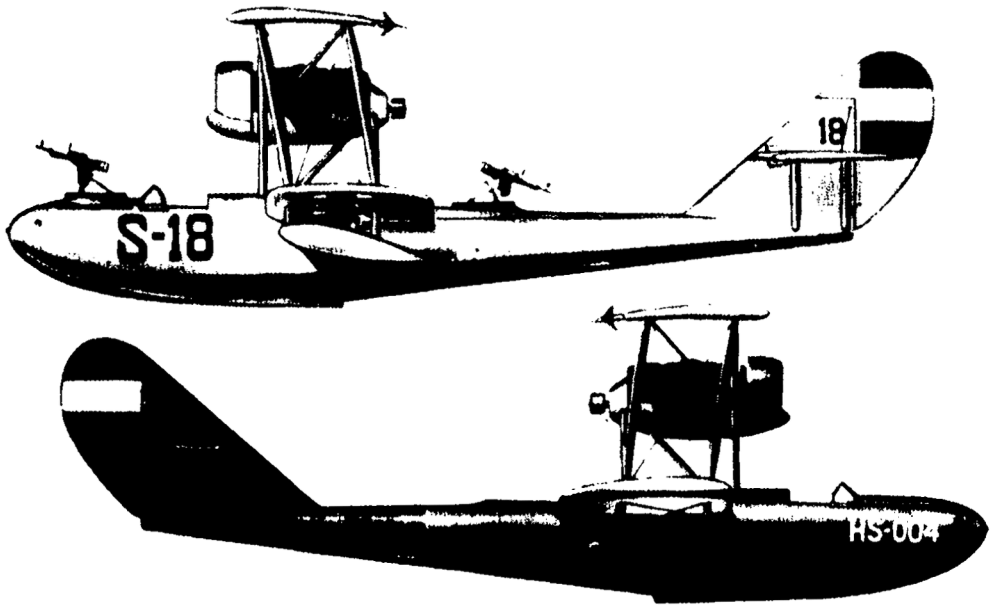
ALAS GLORIOSAS



SAVOIA S.62

BOLETIN INFORMATIVO 21-22

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

Base aeronaval de Barcelona, Prat de Llobregat. (1932)

Hidroavión Dornier "Wal". (1936)

Una patrulla de Martinsyde en San Javier. (1934)

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

Números 21 y 22 **MAYO - JUNIO - JULIO - AGOSTO 1982**

Consejo de Dirección y Redacción:

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

Agradecemos las colaboraciones de:

Enrique Pereira Basante
Joaquín Ruiz Fernández
Luis Negra Escuder
J. Romeu
Ricardo Domingo y Bochaca
Álvaro Muñoz
Isidoro Giménez
Fernando H. Franch
Juan Lario Sánchez
José Torrecillas
Jaime Recasens Recasens
José González Montero
José Veguillas Larios

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

BIBLIOTECA Ateneo Español de México

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
Síntesis del acta de la Asamblea General	3-4
44 Aniversario de la Batalla del Ebro	5
Se pide información de José López Ricondo, fallecido en la guerra. - Necrológicas	6
Semblanzas	7
Guerra Civil Española	8-9
Biblioteca. - Comunicado a todos los Asociados	10
Carta abierta al compañero M. Borge	11
La odisea de un Savoia S.62	12-13
"Nuestros viejos aviones". Hidroavión Savoia S.62.	14-15
Caza Mayor	16-17
Otro último vuelo	18-21
Recuerdo de unas falsas promesas y sus resultados	22-24
Recuerdo del compañero Sol Aparicio	24
Recordatorio a un colega y gran amigo	25
Narración histórica de hechos acaecidos desde diciembre de 1936 a junio 1937, por el grupo de pilotos que hicimos el curso en Esbly-Sur-La Marne (Francia)	26-30
Dos vivencias. - Natachas VS - Fiats	31-32
"El inglés" de la 4.ª de Natachas	33-34
Història de l'aviació catalana.	35-38
Poesía de José González Montero	39
Desde mi atalaya	40

SÍNTESIS DEL ACTA DE LA ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA, CORRESPONDIENTE AL AÑO 1982, QUE SE CELEBRA EN LOS LOCALES DE LA SECRETARÍA DE AVIACIÓN CIVIL EN MADRID, Y QUE SE INICIA A LAS NUEVE HORAS Y TREINTA MINUTOS, DEL DÍA 30 DE MAYO DE 1982. CON LA ASISTENCIA DE LA JUNTA NACIONAL, JUNTAS DELEGADAS DE MADRID, LEVANTE, MURCIA-SURESTE Y ASOCIACIONES HERMANAS DE PARÍS Y MÉXICO.

Abre la Asamblea nuestro presidente Jaime Mata, quien ha querido hacer constar la ausencia en esta Asamblea, de nuestro compañero Turné, que ha estado bien justificada; y lo que ha sido aún peor y más doloroso para todos nosotros: la de nuestro César, que ya no lo tenemos entre nosotros.

Con la asistencia de unas 300 a 350 personas, se da lectura del acta anterior de nuestra Asamblea General Ordinaria, celebrada en Valencia, y que ha contado con la aprobación de toda la Asamblea.

Seguidamente, cede la palabra a nuestro asesor jurídico D. Luis Roldan, —dice—, se ha tomado con mucho interés la defensa de nuestras justas reivindicaciones, y en todos los campos que sean necesarios. - Desde la Asamblea de Valencia, de la que tuvo conocimiento a través del Senador Javier Paulino, han transcurrido 12 meses. Aconseja que todos los pasos que de la Asociación, se hagan con extricto respeto a las líneas trazadas por nuestros Estatutos. Dice, que por mediación de Paulino, tiene una idea de la cifra aproximada que componemos el Arma de Aviación, pero no así, en aquellos momentos, los componentes del Ejército de Tierra.

Continúa con una extensa y detallada exposición de todo cuanto a su juicio tendría que hacerse ante todas las autoridades nacionales y extranjeras, para lo cual presenta un INFORME-DICTAMEN que él había preparado a tal efecto y que por su amplitud de texto no se lee en la Asamblea pero se acuerda editarlo en forma de librillo y ponerlo a disposición de todos los asociados y en sus respectivas delegaciones al precio que resultara.

Seguidamente se establece un turno de preguntas, a las que el señor Letrado va dando respuestas a cada una de ellas, excepto a algunas por considerar que no están dentro de lugar. Una de las preguntas iba dirigida para aquellos que han sido nacionalizados en el Extranjero, a lo que da paso para que conteste Javier Paulino, y les dice que al declarar ahora que se habían nacionalizado por circunstancias de tipo laboral, que así se los habían exigido, automáticamente obtendrían la Nacionalidad Española; esta disposición ya se encuentra en el Senado.

A una alusión de un compañero que dice que nuestra causa está resultando impopular, nuestro letrado, Sr. Roldán, le contesta, en el sentido de que él no está de acuerdo en lo que dice de que nuestra causa haya resultado impopular; esto, podría darse, en aquellas personas que quieran que esto sea así...

Presenta un dictamen que por su amplitud de contenido no se lee y se aprueba por la Asamblea que se mande a todos los socios una copia del mismo.

Mata, presenta a la Asamblea General, para su aprobación, uno de los acuerdos que habían sido tomados el día anterior en la Junta Nacional Ampliada convocada para la víspera de la Asamblea por la Delegación de París, en los locales de la Delegación Madrid-Centro, en la Calle Campomanes, 8, Madrid, y que se inició a las 18 horas y quince minutos del mismo día, con la Asistencia de la Junta Nacional, Madrid-Centro, Valencia, Murcia-sureste, México y la de París, sobre los honorarios a devengar y gastos jurídicos para llevar a término estas acciones y que todas las Delegaciones tienen que concienciarse para efectuar las liquidaciones a la Nacional, pronto y correctas para poder hacer frente a dichos emolumentos.

Calvo, por Madrid Centro, dice, que para ellos, sería suficiente que todos los socios, en condiciones económicas para poder hacerlo, pagarán religiosamente sus cuotas; meta que está muy lejos de haberse logrado. Hace unos cálculos en cifras, que demuestra bien a las claras esta posibilidad.

Julio Muñoz, de la delegación de París, dice que se deben hacer las liquidaciones a la Nacional, siguiendo el padrón que emplean ellos, o sea: con la lista de los compañeros que cotizan; y así, automáticamente, quedarían al descubierto todos aquellos que no cumplen con su obligación de hacerlo.

Mata, ve bien que se haga así, al menos una vez al año, y se dirige a la Asamblea con la siguiente pregunta: ¿Se publican las listas de los que pagan sus cuotas, y la de aquellos que no lo hacen con un motivo justificado? La Asamblea se manifiesta con un **SÍ** rotundo.

Julio Muñoz, demuestra que esto ya había sido debatido y aprobado en una de las Juntas Ampliadas anteriores del pasado año y que sólo restaba en estos momentos, ponerlo en marcha.

Se toman acuerdos sobre los extractos de cuentas, y se recomienda para todas las delegaciones, que se tome como modelo la que viene haciendo la de París.

A pregunta sobre la incidencia si hay o no que cambiar algunos Estatutos, el Sr. Roldán advierte, que los actuales necesitaron de la aprobación de las autoridades, y otros nuevos podrían presentar problemas insalvables a la hora de tener que ser admitidos de nuevo.

Cervera, insiste en que no debemos meternos en nuevas discusiones, y centrar todos nuestros esfuerzos en esta vía jurídica que acabamos de iniciar con referencia a nuestras reivindicaciones.

Tras una nueva y última intervención de Cervera, para insistir sobre lo inoportuno de estas propuestas con pérdida de tiempo para lo que debe ser para nosotros más importante en estos momentos, interviene el Sr. Letrado, para decir, que cualquier modificación que se haga en estos momentos de los Estatutos, ha de contar con la aprobación final del Ministerio del Interior; pide que se haga constar en acta, así como un voto de toda la Asamblea por la paz mundial.

Con estas últimas intervenciones, y cuando son las trece horas y treinta minutos, se da por cerrado el acto.

Madrid, 30 de mayo de 1982

ACTOS CONMEMORATIVOS DEL 44 ANIVERSARIO DE LA BATALLA DEL EBRO

Como en años anteriores, hemos estado presentes en la ciudad de Gandesa (Tarragona), para rendir homenaje a todos los que cayeron víctimas de la Guerra Civil 1936-39, al pie del monumento erigido en memoria de los combatientes de todas las razas, nacionalidades e ideologías, que tomaron parte en aquella guerra fratricida, que nunca deberá repetirse.

Haciendo una breve película de los principales actos, diremos que el sábado 28 de agosto, fuimos recibidos en el Excmo. Ayuntamiento de Barcelona, una representación de nuestra Asociación de Aviadores de la República y la Asociación de Militares, así como nuestros invitados de honor, los que fueron voluntarios de las Brigadas Internacionales, con una nutrida representación de los EE.UU. de América, miembros del Comité Soviético de Veteranos, Brigadistas Italianos, etc., a todos los cuales se les dio oficialmente la bienvenida en la Ciudad Condal.

Acto seguido nos personamos en el Palacio de la Generalitat, donde el Honorable Presidente de la Generalitat de Cataluña, Jordi Pujol y en un emotivo parlamento, dirigió un saludo a los asistentes e hizo hincapié que los que hemos sufrido la guerra, seamos conscientes de hacer un llamamiento a la Juventud, para recomendarles que luchen siempre con todas sus fuerzas, para el mantenimiento del **DON PRECIOSO DE LA PAZ.**

El domingo 29 de agosto y en Gandesa, se realizó el acto floral al pie del monumento y se pronunciaron parlamentos en los que tomaron parte los compañeros participantes a este acto y en el capítulo de agradecimientos merece reseñar la presencia de destacadas personalidades y las atenciones para con nosotros del Alcalde de Gandesa, Sr. Jardí, que aparte de su natural amabilidad, junto con su Corporación nos obsequió a los asistentes con un vino en la Cooperativa. Cabe destacar la presencia del Alcalde de Tarragona, Sr. Recasens, los señores Rafael Nadal y Soler Sabarís, entre otras personalidades, cerrando estos actos, con una comida de hermandad y compañerismo, con más de 150 comensales y en la mesa presidencial, se sentaron representantes de las Brigadas Internacionales y destacadas personalidades, a todos los cuales damos las gracias por su asistencia, asistencia que conciencia todavía más, la finalidad de recordar el drama de la Guerra Civil, para mantenernos guardianes de **UNA PAZ DURADERA.**

El Comisario General de Aviación

Barcelona, 27 de Diciembre de 1.938.

Sra. Dª Concepción Ricondo
c/ Ferrán Salán, 1
Ciudad Ibarez.

En combate sostenido con el enemigo el día 16 del actual, tuvo la desgracia de encontrar gloriosa muerte su hijo el Sargento Piloto D. José López Ricondo.

Le significo por ello mi mas sentida condolencia, y puede estar orgullosa, dentro del natural dolor por tan sensible pérdida, ya que el finado ha contribuido con su vida en la lucha que contra los invasores de nuestra querida Patria sostenemos, a la defensa de España y de la República.

Le saluda atentamente.

Su familia agradecerá cualquier información de algún compañero que hubiera estado con él.

Dirigirse a: **ÁNGEL LÓPEZ RICONDO** C/ Galileo, Nº 89 - **MADRID-3**

NECROLÓGICAS

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

DANIEL DÍAZ GONZÁLES. - Centro
ANTONIO MONTOYA CAO. - Centro
ÍÑIGO PANIAGUA. - Centro
PABLO SEGURA NAVARRO
y su esposa **PRUDENCIA BÁRCENA TERÁN**
de Levante (En accidente de tráfico).
JOSÉ BENIMELI RANGEL. - Levante
LORENZO BOSCH MINGUELLA. - N. Balear
OSCAR BALCELLS JOVÉ. - N. Balear
RODOLFO ROBLES CÉSAR. - N. Balear
ANTONIO CRESPO ABRIL. - Murcia
FERNANDO BENEITO. - A.A.R.E. - Argentina

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!

SEMBLANZAS

de FERNANDO BENEITO. · Argentina

El Capitán D. Fernando Beneito era el Jefe de los Dorniers de Aviación Militar, en Pollensa, (allí estaba también Gil Sánchez) en la fecha del 18 - 7 - 36. Tuvo una actuación muy activa en las operaciones de Mallorca, junto con el personal y material de la Aviación Naval.

Pasó al Norte (Santander) con 4 Savoias S-62, desde Rosas (Gerona)

Enrique Pereira Basante

---

de RODOLFO ROBLES

El 18 de julio de 1936, siendo Alférez de Complemento de Caballería, al Servicio de Aviación, como Piloto, se hallaba en el Aeródromo de El Prat, a las órdenes del Tte. Coronel D. Felipe Díaz Sandino, donde éste, tenía la Jefatura de la Escuadra n.º 3 compuesta de aviones Breguet XIX y Nieuport 52.

Desde los primeros momentos de la sublevación intervino en diferentes servicios, tanto en Barcelona como en el confuso frente de Aragón. Pasó luego al Aerodromo de Sariñena siguiendo actuando en aquél frente.

A mediados de septiembre del 36, formando parte de una patrulla de Breguets XIX salieron de Sariñena y tomaron tierra en el campo de Lamiaco (Bilbao). Días después regresó por vía aérea a Catalunya, quedando a las órdenes directas del Jefe de la Aviación, que operaba en Cataluña D. Alfonso de los Reyes.

El último destino que ostentó fue el de Jefe del Campo de Sabadell, el más importante en aquellos tiempos, de Cataluña.

Al perderse Cataluña, se exiló a Francia, donde estuvo en un campo de concentración, del que salió para formar parte en un Batallón de trabajadores españoles al servicio de los ingleses.

Ocupada la región en que se hallaba, por los alemanes, éstos lo entregaron en compañía de otros oficiales de las aviaciones naval y militar a las autoridades franquistas.

Sometido a proceso sufrió prisión durante algún tiempo.

Robles poseía una envidiable memoria, recordaba con facilidad nombres y fechas. En A.D.A.R. alguien dijo que era la Enciclopedia viviente de la Asociación.

E. P. D. Enrique Pereira Basante

SE SOLICITAN DATOS SOBRE EL PILOTO
ELOY GARCÍA
DE ORIGEN CUBANO
Y QUE LUCHÓ CON NOSOTROS EN LA GUERRA CIVIL.

GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

Traducción de un artículo publicado en el periódico "Journal de Genève", del lunes 16 de agosto de 1982

Los soldados que Madrid ha olvidado.

De Ginebra (Suiza), un abogado español, diplomado del Instituto de Estudios Europeos, nos envía el siguiente texto:

Lector de su periódico yo aprecio siempre el esfuerzo que ustedes hacen al publicar las cartas que se les envían.

En sus ediciones del 10-11 de los corrientes, he leído que el Consejero nacional Dario ROBBIANI ha requerido al Consejo Federal respecto a la situación de los voluntarios suizos que habían participado en la Guerra Civil Española. Afortunadamente para ellos, y de acuerdo con la respuesta de Rudolf GNAGI, han recobrado sus "honores y sus derechos".

Este no es el caso, desgraciadamente, de los combatientes republicanos españoles, porque después de 40 años, la sombra del delito de rebelión sigue encima de sus cabezas, lo cual les priva de ser reconocidos, no solamente como patriotas, sino incluso como combatientes honorables.

Han sido víctimas de una discriminación tal por los militares nacionalistas y vencedores de la guerra, que sus derechos de soldados les han sido negados y ultrajados, no solamente por estos últimos, sino también por el gobierno, aunque se diga democrático y respetuoso a la Constitución.

Desesperados de reivindicar sus derechos después de mucho tiempo y sobre todo después de la muerte de Franco, han acudido apelando a la Comisión Europea de los Derechos Humanos para intentar obtener que su causa sea tenida en cuenta.

Es verdad que una parte de estos militares republicanos han obtenido algunas compensaciones económicas, pero solamente se trata de migajas, quiere ello decir, un mínimo de los derechos que se les debe. Sin embargo, en lo que hace referencia a su honorabilidad militar, el Ministro de Defensa no ha dicho una sola palabra, a pesar de las

numerosas solicitudes que le han sido dirigidas por las diversas Asociaciones de Combatientes de la República.

Por ello, el mes de junio pasado, una representación de la Asociación de Aviadores Republicanos fue a ver a la Comisión de los Derechos del Hombre, para informarles de su difícil situación, es decir que el Gobierno español no reconocía sus derechos y que todas las vías judiciales y administrativas habían sido agotadas sin resultado en España. Estos representantes presentaron también sus quejas a la Comisión de los Derechos del Hombre de las Naciones Unidas, en Ginebra.

Entonces, ¿quiénes son estos militares republicanos y qué reclaman? En primer lugar, hay que decir que no se trata de soldados de fortuna, de mercenarios y menos aún, de rebeldes, sino que se trata de miembros de un Ejército regular que luchaba en España por un gobierno legítimo, el de la España republicana, elegido por el pueblo soberano en 1931, y contra el cual una parte del ejército español que se autollamaba "nacional", se sublevó.

¿Qué reclaman? Primeramente, la rehabilitación plena de sus derechos de servidores del Gobierno. En segundo lugar, la reincorporación en el Ejército para los que aún no han llegado a la edad límite. Tercero, el reconocimiento a los herederos de los fusilados o de los muertos en combate, de los derechos mencionados y, en cuarto lugar, la anulación de los archivos judiciales, de los antecedentes penales o de notas desfavorables.

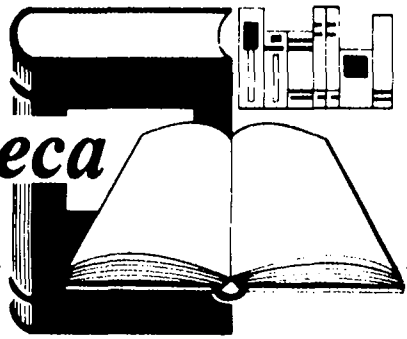
El artículo 14 de la Constitución Española reconoce que "todos los Españoles son iguales ante la ley". Los artículos 7 de la Declaración Universal de los Derechos del Hombre; el 26 del Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Políticos; el 14 de la Convención Europea de salvaguarda de los Derechos del Hombre y de las libertades fundamentales, son siempre ignorados por las autoridades españolas, ya que las pensiones de jubilación y la Seguridad Social no han sido aún acordadas de pleno derecho a los combatientes republicanos.

Sin embargo, en los países europeos (Italia, Francia, Alemania, Austria, etc.) todos los militares que participaron en la Primera y en la Segunda guerras mundiales se han beneficiado de los honores y de los derechos de los combatientes, exceptuando los que fueron condenados como criminales de guerra, lo que de ninguna manera es el caso de los soldados de la República Española.

España debe a una parte de sus hijos, los soldados republicanos, el haber luchado con valentía y determinación por la democracia y la libertad y sería verdaderamente lamentable que, en una página de la Historia de España, nuestros hijos puedan considerar a estos soldados como "los olvidados".

Joaquín Ruiz Fernández

Biblioteca



Obras adquiridas: "CUANTA, CUANTA GUERRA"
*Autor: **Mercé Rodoreda***

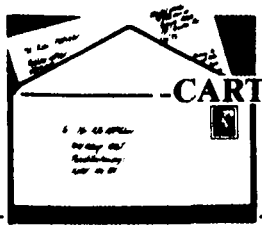
Mercé Rodoreda (Barcelona, 1909) es la figura máxima de la narrativa catalana contemporánea. Esta obra ha sido calificada por la crítica como una de las novelas más originales y hábiles aparecidas en los últimos años, en las letras hispanas.

Se trata de un adolescente que va a la guerra, guiado por unos ojos de mujer color violeta, que se le repetirán obsesivamente. Pero la guerra del protagonista se le convertirán muy pronto en una búsqueda de la libertad y de la justicia, por lo que se configurará como un personaje que encarna al mismo tiempo el tipo y contratipo narrativos de la ficción dostoyevskiana.

Nos encontramos, pues, con una novela de guerra con un escenario bélico en tonos patéticos, pero difuminados, con una propuesta narrativa totalmente insólita, regida por movimientos pendulares entre la realidad y el sueño.

Se comunica a todos los Asociados, que en vuestras respectivas Delegaciones, se encuentran los librillos que se han editado del "Informe" sobre nuestras reivindicaciones, que nuestro asesor jurídico, Sr. Roldán, ha presentado a los estamentos oficiales y autoridades. Tal y como se acordó en la Asamblea de mayo, en Madrid.

Su precio: **100,—** pts.



CARTA ABIERTA AL COMPAÑERO M. BORGE, CONTESTANDO A SU ESCRITO *"EL ÚLTIMO VUELO"*

Nuestro Boletín Informativo n.º 19 "Alas Gloriosas", inserta una colaboración del compañero M. Borge, titulada "EL ÚLTIMO VUELO", cuyo contenido no deja muy airosas a las tripulaciones que el día 29 de marzo de 1939, se entregaban en Barajas, siguiendo directrices gubernamentales, cumpliendo una orden y por lo tanto, un deber como militares profesionales en ejercicio que éramos en la época y el día.

Estimo muy oportuno aprovechara el compañero Borge un buen recurso de fuga para no conocer las cárceles de Franco, y celebro muchísimo consiguiera su objetivo, aunque según tengo entendido, no existió gran diferencia de los tratos en los campos de concentración de los democráticos franceses, campos protegidos por fornidos senegaleses, a los de los facistas españoles protegidos por moros, salvo claro, los fusilamientos que en Francia no se hizo.

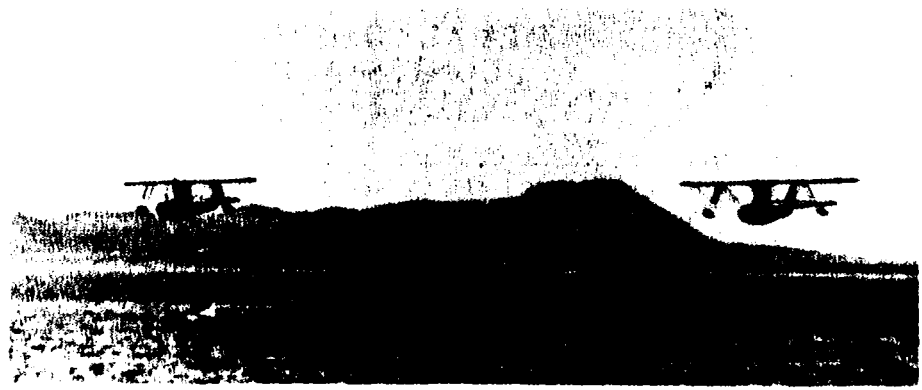
Me duele que un compañero mío juzgue tan a la ligera y en nuestro mismo boletín, el sacrificio histórico de una envergadura magna y tan importante como fue la entrega de la Aviación Republicana en vuelo al aeropuerto de Barajas, el señalado día 29 / 3 / 1939.

Ignoro si el compañero articulista, disfrutó durante nuestra guerra la vivencia de los grupos formados por las escuadrillas de primera línea, donde la confianza, el compañerismo y la seguridad a la verdad iba del jefe de escuadrilla al último servidor de la unidad. ¡No había engaño, ni se aceptaba!

No hubo ilusos en la entrega a Barajas, las tripulaciones fueron voluntarias y sabían a que se exponían, y nuestros jefes al frente hasta la misma celda de la cárcel de Porlier, corriendo nuestra misma suerte o peor aún. No esperábamos nada de Franco, jugarnos la vida hacía tiempo lo hacíamos en los frentes, tampoco podíamos esperar mucho de nuestra vecina Francia, que durante toda la guerra nos trabó reteniendo el material militar en la frontera, por su ridículo "Pacto de no intervención", dejando el paso libre por la otra frontera a alemanes e italianos de las unidades franquistas.

La zona republicana no dispuso de aviones ni barcos para evacuar fuera del territorio todo el personal comprometido en nuestra contienda contra el facio. No hubo necesidad de quitar las hélices a nuestra unidad, nuestro concepto de militar y hombres responsables, no nos permitía desertar en último instante dejando colgados al personal de a pie. Tampoco sé si este sacrificio sirvió para algo ya que no quiero meterme en materia de historiadores, tengo conciencia y experiencia de la liquidación que hizo la dictadura franquista del personal republicano, pero aquí en la piel de toro, cierto sin duda, quedó semilla democrática y sino quedaron los hijos de esta semilla, que sin la actitud de aguantar en el País hasta el día que venció a la noche, quizás hoy no contaríamos todavía entre las democracias de Europa, porque la Democracia, compañero Borge, la han devuelto a España los que no se marcharon y continuaron la nueva lucha en el país, fuesen intelectuales, universitarios, obreros, mineros o hombres democráticos de los pueblos de la España toda, incluso algún militar con ganas que España encontrara su rumbo, y aún queriendo, no tanto han podido aportar los exilados salvo algunas excepciones.

Luis Negra Escuder



LA ODISEA DE UN SAVOIA S.62

En los primeros meses de la guerra española, la defensa del litoral catalán, estaba encomendada a unos cuantos hidros Savoia S.62 de la base aeronaval de Barcelona. Entre los muchos servicios que prestaron y las vicisitudes que sufrieron esos vetustos aviones, no aptos para afrontar una moderna lucha, cabe destacar la aventura acaecida a uno de ellos, cierto día a mediados de diciembre 1936.

Para cumplir una orden urgente del mando, apresuradamente fue alistado uno de los hidros disponibles. La misión consistía en localizar y atacar a un supuesto submarino enemigo, que merodeaba por aguas del Mediterráneo, detectado en determinado punto.

El servicio recayó a la dotación formada por el piloto Gerardo Esteban, el observador Franco y el mecánico Arsenio González de la Aeronáutica Naval.

Con buena visibilidad y tiempo frío, despegaron del puerto de Barcelona a primeras horas de la tarde. Tomaron altura progresiva y alcanzados los 500 m. de altitud, se dirigieron resueltamente hacia el objetivo previamente señalado. Una vez allí, después de dos horas de vuelo, por más que observaron nada divisaron en la superficie, ni indicios de una reciente inmersión.

En busca del misterioso submarino, continuaron patrullando por la zona, explorando en todas direcciones, invirtiendo otras dos horas. De repente el motor empezó a ratear y perder revoluciones alarmantemente, tanto que les obligó descender y tomar agua, maniobra realizada por el piloto con gran habilidad, al conseguir posar el hidro entre dos enormes olas, dado el mal estado de la mar.

El mecánico rápidamente intentó averiguar las causas de tan insólito paro. Al sondar los depósitos de combustible, observó con sorpresa se hallaban completamente exhaustos, sin que los conductos denotasen pérdida alguna. Como otras veces, habían despegado confiados en el personal de tierra, encargado del mantenimiento y supervisión del aparato(1).

Intentaron poner en marcha la radio de la que eran portadores, pero ésta no funcionaba. No disponían de pistola de señales para pedir auxilio, tampoco llevaban embarcación auxiliar, ni salvavidas alguno. Carecían además de víveres y agua, salvo unos cuantos tubérculos, con los que se alimentaron someramente. Sus posibilidades de subsistir eran muy precarias, si no mediaba un concurso exterior.

Llegó la noche sin divisar a ningún buque, avión, ni nada que pudiera auxiliarles en su angustioso estado. Cada vez entraba más viento, las olas zarandeaban al indefenso hidro, que navegaba completamente a la deriva. Tantos fueron los golpes de mar, que rompieron los flotadores, desprendiéndose los planos de sus soportes. Sólo el casco de madera, resistía bastante bien los embates del agua, que inundaba a las cabinas y debían achicar para mantenerlo a flote y evitar su hundimiento.

Cada hora que transcurría empeoraba su situación. El cansancio y el agotamiento hacían mella en el cuerpo y en el espíritu de los tres hombres. Su debilidad iba en constante aumento. ¿Hasta cuándo podrían resistir? Una vana y pasajera ilusión, surgió de repente sobre aquel vasto desierto líquido y oscuro, al vislumbrar en la lejanía las luces de la costa.

Tan grave llegó a ser su estado físico y psíquico, que pensaron servirse de sus armas, para acabar de una vez con su tormento, pero su voluntad de sobrevivir se impuso finalmente, viéndose premiada en las primeras luces del alba, cuando prodigiosamente fueron divisados por un pesquero de altura francés, que regresaba de faenar en aguas de Terranova, el cual rápidamente cambió de rumbo para dirigirse en su socorro.

Hoy, Gerardo Esteban, recuerda como un sueño lejano, el inmenso júbilo que experimentó al vislumbrar entre penumbras, a un barco que se acercaba, cuya proa siguiendo el oleaje, aparecía y desaparecía alternativamente de su vista. Cada minuto de espera, le parecía un siglo, hasta su llegada cerca, cuando los marinos franceses arriaron un bote y se aproximaron a remo hacia ellos. Recogidos los tres náufragos, fueron subidos a bordo, adonde tomaron pie sostenidos por sus salvadores, por llegar sin conocimiento, con las manos ensangrentadas y sus cuerpos cubiertos de heridas. Atendidos con toda clase de cuidados en la enfermería, poco a poco se recuperaron de su agotamiento.

Tan oportuno fue el arribo del pesquero que los restos del hidro, se hundieron definitivamente antes de reemprender su marcha. Sin duda alguna, fueron salvados en el último momento de una muerte cierta.

El destino del barco francés era "Port de Bou" cerca de Marsella, adonde fueron trasladados los tres náufragos. Enterada la población de su odisea, los recibió con muestras de verdadero afecto, colmados de atenciones y obsequios. El cónsul español en aquella plaza, les facilitó los medios para regresar a Barcelona por ferrocarril. Días después un heterogéneo público, llenaba la estación de Marsella para despedirlos.

Cuando se presentaron de nuevo a la base, sus compañeros quedaron estupefactos. Habían sido considerados como desaparecidos y dados de baja, por lo que no tenían ni la más remota esperanza de volver a verlos.

Una gran satisfacción se apoderó de todos por su inesperada llegada, celebrada con gran alborozo, al enterarse de venturosa suerte.

Sirva este relato de recuerdo y homenaje a los muchos héroes anónimos de nuestra guerra que, sin distinción de bando, sirvieron con lealtad a su respectiva bandera.

J. Romeu Moratonas

(1) Los S.62 no llevaban a bordo, indicador de combustible. Para conocer su carga, se sondaba el depósito con una varilla. Su capacidad era de 525 l. permitiéndoles un radio de 1.200 kms. o bien 8 h. de vuelo a una media de 150 km/h.

Hidroavión Savoia S.62.

En los Talleres de la Aeronáutica Naval de Barcelona, se empezó la construcción de este tipo de aparato en el año 1929. Se construyeron, al parecer 39, de los que se hallaban en servicio al empezar la guerra civil 36. (De estos quedaron con la República 30, distribuidos entre las bases de San Javier, Barcelona, Marín y Mahón). 5 quedaron con los sublevados en Marin y 1 en Palma.

El de Palma, cuyo piloto era el Maestre Francisco Casals se pasó a Mahón, llevándose consigo al falangista que le habían asignado como guardián del aparato y evitar su evasión.

Otros cinco aparatos quedaron en Marín a, las órdenes de los sublevados que intervinieron eficazmente en El Ferrol, atacando a las fuerzas de la Marina que no se habían sublevado.

Es de mencionar que el auxiliar Piloto Joaquín Moreda, de la escuadrilla de Marín, no secundó la sublevación, por lo que fue fusilado en El Ferrol. Su mecánico, el también Auxiliar 1º, Julio López Miralles, fue condenado a 30 años por el mismo motivo.

En los primeros días de la guerra civil, los Savoias de San Javier bombardearon a los sublevados de Algeciras y buques de guerra de los sublevados. Su poca velocidad era un blanco ideal para la antiaérea de los sublevados que consiguieron averiar algunos de estos aparatos que siempre volaron a baja cota.

En las operaciones sobre Formentera, Ibiza y Mallorca actuaron eficazmente, hasta la aparición de los Fiat R.32 en Mallorca que impidieron continuaran actuando con eficacia.

Una escuadrilla de cuatro aparatos pasó desde Rosas a Santander donde prestó buenos servicios en la vigilancia de costas.

Otros servicios dignos de mención son los que efectuaron sobre Zaragoza y Sietamo, en Huesca, es decir, en servicios de tierra adentro, a muchos kilómetros de sus bases.
-Su misión más importante, dadas sus características, fue la de vigilancia de costas.

En actos de servicio, murieron y resultaron heridos, en guerra, cierto número de personal de la Aeronáutica Naval. La reseña de estos hechos es digna de ser tratada con detalle en una extensa exposición.

Hidroavión SAVOIA - S.62

Características y posibilidades:

Aparato de Reconocimiento y pequeño bombardeo.
Hidroavión monocasco de madera.
Biplano, alas y timones de madera forradas de tela.

Envergadura = 15.500 m.
Largo = 10.760 m.
Alto = 4.100 m.

Motor Hispano Suiza. Tipo 12 LB. de 12 cilindros en V. a 60°.
Potencia = 600 c.v.

Hélice de madera de cuatro palas.

Velocidad máxima = 200/220 km h.
Velocidad crucero = 150/170 km h.
Velocidad mínina = 95/100 km h.

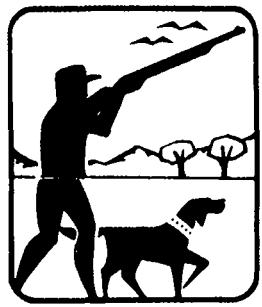
Velocidad ascensional con 1.400 kg. de carga = 54'30"
Techo = 4.000 m. con 1.400 kg. de carga.
Autonomía = 6 horas.

Peso total = 3.400 kg.
Carga por c.v. = 5,5 kg.
Carga por m^2 = 50,2 kg.

Reparto de la carga como bombardero

Tripulación 4 hombres	280	kg.
Ametralladoras	90	kg.
Radio	61	kg.
Aceite	63	kg.
Gasolina	466	kg.
Bombas y lanzabombas	440	kg.
Total	1.400	kg.

Barcelona, 28 - 8 - 82 *Enrique Pereira*



CAZA MAYOR

Al Dr. Javier Paulino y a su distinguida esposa, como recuerdo de nuestros tiempos de escuadrilla.

La tercera escuadrilla G.30 de Natachas, pasó por Úbeda confraternizando con otras unidades militares acantonadas allí. Luego, en Santa Cruz de Mudela, fue lo mismo, pero allí el inquieto Cervera tuvo un accidente, teniendo que ser hospitalizado, pasando entonces el mando de la escuadrilla a Víctor Andrés. Llegamos a Madridejos donde además de una unidad de intendencia, había un escuadrón de caballería, cuyo capitán también fungía de Comandante Militar de la plaza, cargo del que hacía mucha gala y lo mantenía muy susceptible de sus reales o presuntas prerrogativas.

En tales condiciones, al llegar otra unidad militar, especialmente de aviación cuya particular idiosincrasia todos conocemos, fue inevitable que hubiera roces y encuentros verbales, estos últimos mayormente conmigo por ser el capitán jefe de E.M. de la escuadrilla.

Cuando las relaciones fueron más tirantes, un grupo de oficiales de aviación, caballería e intendencia, tuvieron la buena y sensata idea de reunirse para dirimir diferencias por medio del diálogo, lo cual tuvo inmediato éxito, puesto que en el fondo, todos estaban deseosos de que hubiera armonía y compañerismo.

Entonces fue el revés de la medalla. - Todos sintiéndose amigos y queriendo demostrarlo, empezaron los ofrecimientos e invitaciones. En los días subsiguientes hubo muchos ágapes, visitas a las famosas cavas de la región, paseos a caballo que siempre terminaban en algún buen lugar, etc... Naturalmente que todos estábamos de pláceme por esas felices circunstancias. Bueno, digo todos, pero lógicamente no incluyo a las esposas del jefe de escuadrilla Tte. Víctor Andrés y del capitán médico Dr. Javier Paulino, las únicas consortes que estaban allí y, sea dicho con el mayor respeto, se rumoreaba que desaprobaban esas pequeñas farras, lo cual parece bastante lógico, pero infundado.

Queriendo contribuir a todo ese despliegue invitacional, el oficial de intendencia nos invitó a ir de caza mayor a los montes de Toledo. El entusiasmo fue grande. Fijamos la fecha para un día de "cuarta situación" calculado en avance. Mientras tanto, empezaron a surgir algunas mochilas, botas de montaña, rifles, escopetas y todo cuanto se considerase útil o práctico para el evento.

Llegado el día, partimos de madrugada hacia el lugar indicado por el intendente, donde él ya nos estaría esperando. Conmigo iban en el mismo coche, creo que Paulino, Andrés, Galache y Fonollosa y en otro coche debían ir Mulet, Munuera, el practicante y el segundo de la escIla. que se me escapan los nombres. Todos entusiasmados pensando en la gran aventura que nos esperaba allá en los cerros de nombre tan sugestivo.

El sitio indicado, era un típico caserío de la serranía, donde nos recibió el intendente con mesa y servicio preparados para un suculento desayuno a base de

buena vianda y mejor vino. Todos, después del madrugón teníamos mucho apetito e hicimos abundante honor a ese apetitoso desayuno, lo cual nos puso de tan buen humor, que cuando nos decidimos a escalar la montaña, el sol ya estaba bastante alto y el calor se hacía sentir. No obstante, al emprender la marcha nos sentíamos como los émulos del famoso y novelesco cazador Tartarín de Tarascón. Posiblemente, cada cual ya estaba vendiendo mentalmente la piel del jabalí antes de cazarlo, soñando además con los otros venados y algún que otro íbice o cabra montés que nos estaría esperando, para que nosotros le diéramos gusto al gatillo.

Al principio, aunque sentíamos los efectos del calor y de la panza llena en demasía, todavía seguían la euforia y los bríos. Más adelante, a medida que se empinaba la cuesta, más nos costaba y menos empinados íbamos nosotros. La pendiente estaba en relación inversa a nuestra euforia y a nuestros bríos. Así estaban los ánimos, cuando nos encontramos un grupo de frondosos árboles y la tentación de descansar a su sombra fue tan grande, que pronto estábamos todos sentados o recostados disfrutando del frescor de la yerba. Como a nadie se le ocurría proponer el proseguir camino, el practicante, que posiblemente era el único verdaderamente cazador del grupo, se fue con su escopeta de dos cañones, aunque solamente por los alrededores, a tratar de cobrar alguna pieza, no ya de las mayores, sino de cualquier clase y tamaño, pero ni aún así consiguió cazar nada.

A uno del grupo se le ocurrió apuntar con su rifle a una piedra que sobresalía a cierta distancia y quizás se le fue el tiro o disparó a propósito. Parece que a los demás les gustó la entretención y lo imitaron, convirtiéndose en un nuevo y original estilo de cacería.

A media tarde, cuando ya habíamos "matado" todas las piedras de alrededor, nos decidimos a volver. La euforia y los bríos renacieron progresivamente cuesta abajo, máxime cuando al llegar al caserío nos encontramos nuevamente con la mesa preparada igual que por la mañana. La verdad es que el oficial de intendencia se la lució. El que nosotros no hubiéramos cazado o solo lo hubiéramos hecho imaginariamente, era sólo asunto nuestro.

Al atardecer, emprendimos el regreso satisfechos y regocijados, salvo quizás en lo que respecta a nuestro orgullo de cazadores, ya que regresábamos con las alforjas completamente vacías, lo que, ante los ojos de los otros compañeros, podría ser causa de mucha chunga. Pero he aquí que sorpresivamente, frente a los faros de nuestro coche vimos saltar un grande y hermoso conejo, que en uno de sus saltos se dio contra el guardalodos y quedó despanzurrado en medio de la carretera. Nos apeamos. El espectáculo nos llenó de alegría. No lo atribuimos a la casualidad, sino a la Providencia. Nuestro honor y prurito de cazadores quedaba a salvo. El único problema por resolver era decidir a quien le tocaba la pieza, pero pronto surgió la solución salomónica. Por unanimidad se la cedimos al doctor Javier Paulino, para que su querida consorte, ante la evidencia, no pusiera en duda el aserto de que efectivamente estuvimos de cacería, de la de verdad y no de la otra. Supongo que surtió el efecto deseado, pues nunca me atreví a preguntárselo.

Ricardo Domingo y Bochaca
CAPITÁN DE AVIACIÓN

OTRO ÚLTIMO VUELO

Por Álvaro Muñoz,
último Jefe de la 3.ª Escuadrilla de "Chatos"

El magnífico e impresionante relato que hace el compañero Borge de su último vuelo, ha reavivado en mí, recuerdos de circunstancias que estaban amodorrados desde hace algunos años.

¡Qué satisfacción poder decir esas cosas cuando se ha perdido una guerra!

¡Qué cantidad de valor, de audacia y de espíritu de solidaridad hay que tener para hacer lo que hizo!

Cuando llegan en la vida momentos como aquellos, en que nos han despojado de todos los atributos que nos conceden categoría y autoridad, hay que atrincherarse, para enfrentarse con la realidad adversa, en la condición más primitiva e íntima que debe ser congenital en el hombre, es decir, hay que apoyarse en la hombría.

Y en Borge hubo mucha hombría, hubo mucha cantidad de hombre.

Recibe, compañero, mi saludo emocionado.

... ...

Este artículo ha conseguido, además, hacerme pensar que yo también debía describir "mi último vuelo".

... ...

En el mismo Boletín, número 19, viene un escrito que se titula pomposamente "Pequeña Biografía (debería decir auto-biografía) de Patrocinio Vallhonrat, etc."

Si el anterior artículo **me hizo pensar,** el de Vallhonrat, me **decidió** a coger la pluma.

Y empiezo el "cuento".

El último vuelo de la 3ª Escuadrilla de "Chatos", fue corto, fue muy corto. Desde La Señera, (Valencia) a La Rabasa, (Alicante) o sea, poco más de un cuarto de hora.

Y sin embargo, fue proyectado ser mucho más largo: estaba todo dispuesto para salir hacia Francia.

Este viaje que en circunstancias normales hubiera sido descabellado, entonces no pasaba de ser una aventura, una aventura más de la guerra.

Todos los factores a tener muy en cuenta y determinantes de riesgos muy notorios, como eran: el atravesar en pleno día la zona enemiga, la mucha distancia, dado el mal estado mecánico de algunos aviones, el tiempo que pudiéramos encontrar en

los Pirineos, etc.; optamos por considerarlos como "imponderables" y meterlos en el "saco de la suerte".

Pero repito, era la guerra, y sobretodo era el final de la guerra. No había para nosotros más imperativo inmediato que el de salir de España; sabíamos lo que nos esperaba si no lográbamos.

Todo a punto para despegar cuando me llamaron por teléfono, diciendo que Viñals había ido a Barajas y que fuéramos a Rabasa donde repostaríamos y nos iríamos juntos a Orán.

Nada más aterrizar en Rabasa, me di cuenta que habíamos caído en una ratonera. En cuanto paramos motores empezaron a entrar en el Campo, por distintos puntos, falangistas con metralletas: estaban esperándonos...

No quiero entrar en pormenores, ni señalar nombres, ni protagonistas, pero se tiene que mesurar cuando se relata historia y más cuando queda en entredicho la honorabilidad de compañeros de aviación.

Mucho más se podría escribir sobre ese tema, pero, ¿para qué? El objetivo que me he propuesto lo doy por cumplido "Mi último vuelo está contado".

... ...

Otro punto de la misma biografía, me instiga seguir escribiendo.

Hasta ahora ningún piloto **calificado** de la 2ª Escuadrilla, había **reivindicado concretamente** el derribo del famoso piloto de Franco, Vázquez Sagastizabal, y, sin embargo, lo hace Vallhonrat, al que desde luego, no lo incluyo entre los pilotos calificados, o sea, veteranos y experimentados, como son los que el mismo nombra: Viñals, Calvo, Fiestas, Llorens, Aguilar, etc., todos ellos compañeros en el aire durante la Guerra y entrañables amigos en la post-guerra, debido a nuestra larga e íntima convivencia en las cárceles.

No sabía Vallhonrat que ese día cayeron 2 "Fiats" más, de lo contrario, se los hubiera apuntado en el Haber de su Biografía, y se hubiera comido un pato en pepitoria para celebrar el éxito.

A menudo se ha mencionado este asunto, pero siempre se ha hecho de soslayo, sin profundizar en el desarrollo y desenlace del mismo.

Incluso la versión dada por "ellos" sobre el particular, es muy lacónica, imprecisa y en forma de "Parte Oficial de Guerra" algo así como: "Nosotros éramos pocos, ellos eran muchos, pero Sagastizabal, dando prueba una vez más de su arrojo y temeridad, atacó al enemigo, siendo derribado por la superioridad numérica del mismo".

(Creo que esta información fue publicada en "Historia y Vida")

No, Aviadores de "la Otra Zona" vuestra fugaz referencia al trágico final de Sagastizabal, tampoco se ajusta a la realidad.
Doy mi versión:

No recuerdo si era por la mañana o por la tarde; salimos las dos Escuadrillas en

servicio de reconocimiento; íbamos muy separadas y a distintas alturas.

A lo lejos y, cara a la nuestra, pero más baja, divisamos una Escuadrilla de "Fiats" que atravesaba la línea del Frente; hice señal de enemigo para el combate, dándonos cuenta enseguida de que no nos habían visto.

Muy pronto se nos presentaron las condiciones óptimas para el ataque: más altura, sorpresa y casi impunidad.

Y naturalmente, atacamos con todas las ventajas; todo fue muy rápido: una sola pasada y 3 paracaídas en el aire; no hubo tiempo de dar otra pasada.

Ya no pudieron los "Fiats" reorganizarse en Escuadrilla: Sin Jefe, con 3 pilotos menos y en la situación en que se encontraban no podían hacer otra cosa que la que nos hemos visto obligados a hacer nosotros más de una vez, a lo largo de la Guerra, o sea, dispersarse lo más rápidamente posible y poner en juego toda la experiencia, pericia y reflejos para evitar ser derribados.

Cuando llegó la 2ª Escuadrilla, ya estaba todo hecho; sus pilotos, como los míos, nos dedicamos a perseguir e intentar "cazar" algunos de los aviones desperdigados, lo cual es muy difícil, y, desde luego, no "cazamos" ninguno.

Y así ocurrió "aquello": No hubo combate propiamente dicho, sino solamente la concurrencia en el aire de dos situaciones antagónicas, una óptima y otra pésima.

Y nada más: todos los pilotos de "caza" sabemos lo que es eso.

... ...

Pocos días después de dada por terminada la ofensiva de Extremadura, mi Escuadrilla fue reclamada para La Señera (Valencia).

Nos paramos en "Los Llanos" (Albacete), para recibir instrucciones. Antes de reemprender el vuelo, me dijo el Coronel Alonso: "Álvaro, ¿quieres ver a tus víctimas?" —Gracias mi Coronel, con mucho gusto—. Nos llevaron a una Nave, y efectivamente, allí estaban los dos pilotos prisioneros, dos muchachos jóvenes como nosotros.

Les sorprendimos jugando a la pelota contra un muro; nos recibieron valientemente, muy serenos, sin el menor asomo de miedo. Uno de ellos, Mendía, de San Sebastián, paisano mío (yo soy de Irún) y el otro, creo, que de Cáceres, no recuerdo el nombre.

Me preguntaron si iban a ser fusilados; debí poner tal gesto de asombro en mi respuesta negativa que creo llegué a tranquilizarles al respecto.

De repente les pregunté: "¿Pero qué os pasó? Os atacamos solamente 7 aparatos " —Ni siquiera os vimos, me contestó Mendía. Era nuestro primer combate".
Yo me sonreí pensando que probablemente era el último mío. A otras preguntas me respondieron que estaban bien tratados, que no necesitaban nada, y, ofreciéndome para hacer alguna visita a alguien de nuestra Zona, si lo creían oportuno, nos despedimos.

Muy sinceramente confieso que hubiera preferido encontrar a Sagastizábal en

Albacete con sus compañeros y charlar un rato, pero desgraciadamente, fue impactado mortalmente y murió en un Hospital de Pozoblanco.

Este combate, o como quiera llamársele, en la Guerra fue una victoria más; pero, francamente, como piloto, es decir, técnicamente, el resultado no lo he considerado nunca como un triunfo de nuestra pericia y veteranía.

Sin duda, fue al llevar varios pilotos nuevos en la Escuadrilla lo que absorbió, totalmente la atención de este extraordinario y experto aviador que fue Sagastizábal, hasta el punto de descuidar la vigilancia.

Los que como yo, hemos sido Jefes de Patrulla, primero, y de Escuadrilla después, sabemos lo peligroso que es eso.

Muy por encima referiré las consecuencias que trajo para mí este acontecimiento.

Nos juzgaron el mes de agosto de 1939, como el recuerdo de la muerte de Sagastizábal, dada su personalidad profesional y humana, estaba reciente en el ánimo de la Aviación enemiga, lo tuvieron muy en cuenta; formaron 2 Grupos: uno formado por 16 compañeros y otro por mí, solo y por separado. El energúmeno del Fiscal, entre otras barbaridades, me llamó "asesino de pilotos nacionales"; me revolví diciendo que yo jamás luché contra el Aviador, sino contra el Avión y que nunca disparé contra un paracaídas, continué diciendo algunas cosas más hasta que un culatazo en la espalda, que me propinó uno de los guardias que me custodiaban, terminó con mi autodefensa.

El resto, lo conocemos todos: cárceles, presidios, hambre, miseria, humillaciones, etc., así durante más de 4 años.

Punto final: De los 6 Pilotos que salimos de "Los Monjos" (Barcelona) para Extremadura y protagonistas, por lo tanto, de todo mi relato, solo quedamos 2: Esteban Corbalán y yo.

Y aprovecho esta ocasión, para enviar un fuerte abrazo a este excelente compañero y amigo, a quien no he visto desde el año 1939, aunque tenemos noticias mutuas por intermediarios.

Álvaro Muñoz

BIARRITZ, abril 1982

NOTA ACLARATORIA:

En el último Boletín nº 20, página 21, "Nuestros viejos aviones" donde indica las características principales del BREGUET XIX:

Decía:		Debería decir:	
Subida a 2.000 m.	7,30 kms./h.	Subida a 2.000 m.	7,30 minutos
Subida a 4.000 m.	19 kms./h.	Subida a 4.000 m.	19 minutos
Subida a 6.000 m.	38 kms./h.	Subida a 6.000 m.	38 minutos

RECUERDO DE UNAS FALSAS PROMESAS Y SUS RESULTADOS

Con este escrito, no trato de remover odios ni rencores, ni hurgar en viejas heridas casi cicatrizadas. Trato de comprender, sin lograrlo, los motivos de la falta de hermandad y concordia que aún existe entre españoles de uno y otro bando, transcurridos 43 años del final de la guerra civil que padecimos.

Antes de continuar, aclararé que, para mayor concisión, donde digo "ellos", me refiero a quienes originaron la guerra, que pomposamente denominaron "glorioso movimiento nacional" o "la cruzada"; y donde hablo de "nosotros", estoy aludiendo a los que nos opusimos a tal sublevación, defendiendo la legalidad de un régimen que ellos se propusieron derrocar.

A punto de finalizar la contienda, creímos ingenuamente que con la recuperación de la paz vendría de nuevo la unión de los españoles, enfrentados durante mil días y, juntos, olvidando los males pasados, trabajaríamos unos y otros en la reconstrucción de España, destrozada.

Todo esto nos lo hacían concebir sus promesas: "Aquellos que no se hubiesen manchado en sangre, tienen la absoluta garantía de que serán respetadas sus vidas... y a todos los que deseasen abandonar el territorio nacional, se les facilitará pasaporte y medios para hacerlo...", (véase adjunta fotocopia de esta promesa, hecha el 27 de marzo de 1939) y otras, lanzadas desde aviones, en proclamas y periódicos, en las que prometían que, de cesar la resistencia: "Todos los españoles serán acogidos en la España nacional con hidalguía y con nobleza, cualquiera que hubiese sido su ideología política", (referido en el libro "Cadenas del Aire", del capitán piloto J. L. Jiménez-Arenas, pág. 161, editado por Librería San Martín, año 1973).

Puestos a ofrecer, hasta las fuerzas italianas que ocuparon Alicante, para evitar desmanes que pudieran representar un peligro para ellos, también prometieron barcos a los que deseasen salir de España, pero, una vez desarmados éstos, fueron a parar al tristemente célebre campo de concentración de "Los Almendros", largo tiempo recordado con horror.

Pero todas estas promesas fueron falsas y empleadas como trampas en las que caímos cuantos españoles confiamos en ellas. Así consiguieron más víctimas que sacrificar, dando satisfacción a sus deseos de venganza y olvidando —tan católicos como decían ser— el más humano de los mandamientos de la Ley de Dios: "No matarás". Se fusiló injustamente a muchos hombres, entre los cuales se encontraban honorables militares, como, por ejemplo, el Teniente Coronel Pérez Salas, tal vez el artillero más capacitado de España —bien conocido por ellos— quien, a lo largo de la contienda, evitó muchos desmanes y protegió a numerosas congregaciones religiosas.

Quienes pudimos librarnos del fusilamiento, fuimos internados en cárceles, muchas de ellas inmundas, o en campos de concentración, para, después, ser juzgados por "AUXILIO A LA REBELIÓN" y constantemente asaeteados con la pregunta: ¿por qué no se pasó? ¿por qué no se pasó Ud.?

A muchos condenados a muerte —aislados de los demás presos— les tuvieron varios meses esperando su ejecución y al solicitar sus viudas el certificado de defunción, comprobaron con sorpresa que en él figuraba como causa del fallecimiento, "Muerto por derrame interno", o "Fallecido por paro cardiaco", en lugar de la verdadera causa, "Fusilamiento". ¿Por qué ésto? Demasiado sabían lo ilegal de sus métodos y trataron de camuflarlo en los documentos oficiales con eufemismos de este estilo.

Transcurridos varios años de prisión, en los cuales las vejaciones sin cuento eran sibilinamente complementadas con el cántico, centenares de veces, del "Cara al sol", con el brazo levantado hacia las nubes, nos fueron concediendo la libertad condicional provisional, con la obligación de presentarnos periódicamente a la Policía. De esta forma nos incorporamos a la vida ciudadana sin más amparo que la Providencia y el baldón —según ellos— de "rojo".

En 1975, con la muerte del dictador, finalizó aquella tragedia que para nosotros duró 36 años (del 39 al 75). Cesó la dictadura; advino una Monarquía; se eligió un Gobierno Democrático y fue aprobada mayoritariamente la Constitución que iguala a todos los españoles ante la Ley... pero no llegó la tan deseada hermandad, ni cesó nuestra marginación y, transcurridos siete años del tan esperado evento, seguimos aspirando a nuestras rehabilitación, que tal vez no se ha podido materializar... por falta de tiempo; por no estar seguros de nuestra legalidad (?), o por tener asuntos más trascendentes que resolver. ¡Paciencia! Esta falta de atención a que estamos sometidos me recuerda lo que le sucedió a aquel ciudadano al que, juzgado y condenado por un delito no cometido, continuó en la cárcel una vez comprobada su inocencia.

Sí, es verdad que a los que éramos militares profesionales antes de la guerra, en los años 1976 y 1978, nos concedieron algunos beneficios económicos, pero para lograrlos hemos tenido que solicitar ser amnistiados, declarándonos implícitamente culpables de un delito militar que no cometimos, debiendo acompañar a la solicitud documentos muy difíciles de encontrar y siendo lentísima la tramitación de estas peticiones, dada la escasa atención prestada en las dependencias a través de las que debían gestionarse, tal vez por su poca simpatía hacia los recurrentes.

A los que ingresaron en el Ejército del Aire una vez empezada la guerra, aún no les han concedido nada, quizá por considerar que con la condena y el castigo que recibieron ya tenían bastante.

Por estas diferencias de trato, creo que ninguno de los que todavía existimos veremos realizada esa deseada hermandad entre españoles. Posiblemente,

nuevas generaciones gocen de ello y, sin odios, vean lo pasado como un capítulo más de la historia negra de España.

Se dice que las comparaciones son odiosas, pero ello no se puede evitar cuando el contraste es excesivamente desproporcionado. Tal es el caso que tenemos de actualidad y que nos atañe de forma directa. Todo lo descrito anteriormente, la cadena de sufrimientos e ignominias, nos sucedió a quienes estábamos dentro del derecho y la legalidad. En cambio, hoy día, maravilla y llena de estupor contemplar la libertad de contactos que disfrutan; la altanera actitud que les permiten y el correcto y exquisito trato que reciben, unos nostálgicos militares, forjados en la dictadura los cuales, haciendo honor a su tradición, trataron de repetir nuevamente la trágica experiencia del aciago 18 de julio de 1936, y a los que, por propios méritos, cuadra con toda justicia y merecimiento la acusación de "AUXILIO A LA REBELIÓN".

Madrid, 12 de marzo de 1982 **ISIDORO GIMÉNEZ**

Recuerdo del compañero Sol Aparicio

Hace poco falleció en Madrid este compañero cuya memoria merece y debe ser recordada.

Fue un hombre que en su larga vida militar desde el año 1921 en que ya estuvo prisionero en Marruecos, así como después en los acontecimientos desarrollados en la toma del Sublevado Regimiento de Artillería de Getafe, donde fue herido en la garganta y continuó durante toda nuestra Guerra Civil y al terminar ésta, como guerrillero en la URSS, en la guerra contra el Facismo, supo mantener siempre limpio y en alto el concepto de la Lealtad y el Honor Militares.

Como militar su conducta fue intachable y digna de elogio y no menos lo fue siempre la firmeza de sus ideas políticas, y por fin y no menos encomiable y por ello es necesario y justo resaltar el alto concepto que tenía de la amistad y solidaridad con los compañeros de Aviación que siempre y de una manera anónima puso de manifiesto en todas las ocasiones.

Merece por todo ello el compañero Sol Aparicio, hoy desaparecido, el respeto y el recuerdo de todos, pudiendo servir de ejemplo su conducta hasta su muerte.

Fernando H. Franch

RECORDATORIO A UN COLEGA Y GRAN AMIGO

Vicente Beltrán Rodrigo, recientemente ha fallecido. Nació en 1918.

Quienes bien conocimos a Beltrán no podemos, por menos, que dedicarle unas afligidas líneas para rememorar lo más destacado de su vida, cuya juventud plenamente entregó en defensa de la causa republicana, primero, y para combatir hasta la extenuación, en tiempos de la Segunda Guerra Mundial, al nazi-fascismo alemán, seguidamente.

En período anterior a la Guerra Civil Española, Vicente reside en Sagunto y trabaja en los Hornos Altos. Cumplidos los 18 años ingresa en la Aviación de la República. Se forma como piloto de caza en Kirovobad (2º Curso), regresando a España a últimos de diciembre de 1937.

Se integra a la lucha pilotando el "Mosca" y participa activamente hasta el final de la contienda. En combate sobre el Ebro es derribado, resultando con serias quemaduras en la cara. Por méritos de guerra, mediado el mes de octubre de 1938, es ascendido a Teniente. Termina la campaña en los frentes de Cataluña y de rebote pasa a Francia donde permanece en varios campos de concentración hasta que a finales de mayo de 1939 emigra a la Unión Soviética.

Después de un amplio período de recuperación física, se afinca en Moscú donde trabaja y estudia. Y allí le sorprende la guerra mundial. Pasados los primeros días es requerido por las autoridades soviéticas, juntamente con un grupo de aviadores españoles, para ejecutar tareas especiales pilotando aviones alemanes (guerrillas aéreas). Durante los tres primeros meses pilota en los aviones YAK-7, YAK-1, ME-108, ME-109.

Cuando Moscú se encuentra en peligro, participa en su defensa hasta junio de 1942. A continuación, es destacado al frente de Tula. Más tarde (verano de 1943) guerreó en la gran batalla de Kursk. En tiempo sucesivo combatió en los principales frentes de Ucrania.

Piloto de caza de gran solera, atraviesa Polonia, combatiendo en Cracovia, Katowitz y Gleiwitz. Se interna en Alemania y llega a las operaciones de Morav-Ostrová (Checoslovaquia), Opelln, Breslau y Berlín, donde le sorprende el final de la contienda en Europa (durante ese recorrido guerrero pilota con gran maestría en los cazas MIG-3, LA-5, Curtiss P-40N Kittihawk, Supermarine Spitfire-IX y toda una serie de derivados y aviones de entrenamiento diurno y nocturno).

Terminada la Segunda Guerra Mundial, cumplió tareas asignadas a las tropas de ocupación en Alemania. En el invierno de 1945 regresa a Ucrania y contrae matrimonio con Paulina Ivánovna.

Permaneció en las Fuerzas Aéreas soviéticas hasta finales de mayo de 1948. En estas fechas se desmoviliza y se instala en la ciudad de Krasnograd, cerca de Járkov.

Fue galardonado varias veces, destacando el hecho de haber poseído el título de CABALLERO DE LA ESTRELLA ROJA, "Medalla por la Defensa de Moscú", "Medalla de la Victoria sobre Alemania", "Medalla del XXX Aniversario del Ejército Soviético", "Medalla de los XXX Años de la Victoria en la Guerra Patria 1941-1945.

En la primavera de 1958, Vicente Beltrán Rodrigo regresa a España con su esposa y dos hijas, fijando su residencia en Sagunto, donde el 12 de octubre de 1981, dejó de palpitar su gran corazón.

Descansa en paz, ejemplar e incansable combatiente por la independencia de tu pueblo y otros estados más.

Juan Larlo Sánchez

NARRACIÓN HISTÓRICA DE HECHOS ACAECIDOS EN EL PERIODO TRANSCURRIDO DESDE DICIEMBRE 1936 A JUNIO 1937 POR EL GRUPO DE PILOTOS QUE HICIMOS EL CURSO EN ESBLY-SUR-LA MARNE (FRANCIA)

Dice su autor el compañero José Torrecillas, como preámbulo de la narración que titula este trabajo:

> *"Ante todo mis felicitaciones al Consejo de Dirección y Redacción por el acierto en reproducir los aviones que intervinieron en la contienda con sus características principales, así como las fotos del personal de las diferentes escuadrillas. Yo por mi parte quiero poner mi grano de arena en hacer este Boletín más ameno. Si con la narración que mando he acertado me doy por satisfecho".*

Fue en diciembre de 1936 en el Aeródromo de La Ribera (Murcia) donde fuimos seleccionados un grupo de jóvenes con conocimientos de francés, pues nos haría falta para entendernos mejor en nuestra vida cotidiana en Francia, así se formó un Grupo de 33 jóvenes que después de pasar el examen médico-teórico quedamos preparados para partir. Os daré los nombres de 31 que son los que tengo en una lista, fechada en La Ribera, en diciembre de 1936. La mayor parte estudiantes, excepto tres sargentos, que éramos: Jesús Pérez Pérez, por ser el más antiguo fue el responsable en el mando del Grupo, Eduardo Recio García y José Torrecillas Morales. La mayor parte tenían 18 años, excepto Salvador Tortajada Talens que tenía 17 años. Tan grande era su ilusión por ser piloto que alteró su fecha de nacimiento por haber sido destruidos los archivos de su pueblo. Gracias a esta lista podremos recordar a esta gran familia.

Jesús Pérez Pérez
Eduardo Recio García
José Torrecillas Morales
Enrique García Valls
José Ortiz Yuste
Gerardo Vielsa Lacorte
Antonio López Fernández
Julián Benítez López
José Roure Balius
José Brufau Basanta
Fernando Soriano Valero
Salvador Tortajada Talens
Manuel Martínez Alba
Francisco Catalá Usedo
Agustín Maestro Romerales
Higinio Cachavera
Jacinto Puig Bostons
Antonio Domínguez Tavari
Juan Borrás Tols
Basilio Fernández Grande Luengo
Juan Hernández Vallés
Vicente Linares Duato
Ramón Saladrigas Guardia
Antonio Ruiz Díaz
José Samper Andrés
Julio Lloveras Calvo
Jacinto Vallés
Antonio Briz
Antonio Martínez Rizo
Vicente Prades Victoria
Juan Fernández

Antes de nuestra marcha nos dieron 800 ptas. para equiparnos convenientemente y causar buena impresión, que como se verá buena falta nos hacía (ya que el hábito hace al monje).

Al salir de La Ribera hicimos parada en Valencia para comprarnos el vestuario necesario y proseguimos viaje hasta Barcelona, en espera de los pasaportes. Ya una vez obtenidos, partimos hacia la frontera Port-Bou, Cerbere, para tomar el expreso hacia París. Tuvimos que esperar en Cerbere a nuestro jefe de Grupo que marchó a Perpignan a recoger el dinero para continuar nuestro viaje. Aquel mediodía cada uno se las tuvo que arreglar como pudo para comer, yo por mi parte recuerdo que con el dinero que cambié en francos, sólo tuve para comprar una barra de pan, una lata de sardinas en aceite y un paquete de cigarrillos "Gitane", pero mi sorpresa fue mayúscula, ya que al abrir la lata de sardinas el aroma que despidió no era el acostumbrado en esta conserva, entonces leí que era con aceite de cacahuete, al que nosotros no estamos habituados, me recordó cuando era niño y me purgaban con aceite de ricino, me dio tal sensación de asco que no las probé. Me comí el pan y a esperar el regreso de nuestro amigo Jesús. Aquella noche cenamos en el Vagón-Restaurante con hambre atrasada, así empezamos con los entremeses entre otros quesos y mantequillas de diferentes clases. Creo que fue nuestro amigo Brizt, se deslumbró al ver en la mesa el variado repertorio, se embadurnó un trozo de pan con lo que creía ser mantequilla y cuando lo paladeó se quedó de piedra, no sabía qué hacer, nos llamó la atención la expresión tan rara que puso y le preguntamos qué era lo que pasaba, y sin poder hablar señaló lo que el creía ser mantequilla resultó que era "mostaza", la carcajada fue general, la tomadura de pelo y chistecitos amenizó la cena (es normal en la cocina francesa el uso de dicho ingrediente). El viaje transcurrió sin novedad, pero al llegar a París a la estación término de nuestro viaje "QUAI D'ORSAY" al tomar la escalera automática para subir, mi buen amigo Brizt, volvió a dar la nota, pues al poner los pies en la escalera perdió el equilibrio, maletas y dueño fueron a parar al suelo con el regocijo general una vez puesto en pie sano y salvo; las bromas y los chistecitos volvieron de nuevo a salir a flote. Ya en el autobús que nos esperaba, nos trasladó al pueblo de Esbly. Era mediodía y nos extrañó, su calle principal vacía, no se veía alma viviente transitando por ella; la propaganda del partido facista Francés "Cruces de Fuego" había hecho un buen trabajo, si observamos y a la vez eramos observados tras los visillos que no llevábamos rabo ni otros apéndices como se nos había pintado en su propaganda de mala fe. Un grupo de jóvenes bien vestidos y en franca camaradería iba a poner las cosas en su sitio. Ya instalados en el Hotel la clientela fue en aumento por la curiosidad de ver y estar entre los futuros pilotos republicanos de "Largo Caballero", como nos decían y algunos con buenas o malas intenciones, nos pronosticaban

que no quedaríamos muchos para contarlo. El primer sábado que fuimos al baile, no estaba muy concurrido en cuanto a elemento femenino se refiere, no pudimos permitirnos el lujo de elegir pareja pero esto cambió en bailes sucesivos; yo sólo sabía mover un poco los pies y me decidí a aprender en nuestras horas libres, pensé en mi amigo Samper, buen bailarín, él se comprometió a enseñarme y para que la enseñanza fuera en serio me comprometí a regalarle un paquete de cigarrillos "rubio" a la semana. Así, en un par de meses, me lancé a bailar todo lo bailable. Hacíamos semana inglesa y las clases se terminaban los sábados a mediodía; ya quedábamos sin obligaciones hasta el lunes por la mañana que empezábamos de nuevo. Nuestra avioneta de escuela era la Potez-60, de ala alta, motor en estrella, con unos buenos profesores. Me acuerdo de Monsieur François, Decrós, Archamban, etc., el doble mando en nuestra preparación antes de la suelta, oscilaba entre las 9 horas y 12 horas; hubieron excepcionales casos en menos y más horas. La primera baja en trágico accidente ocurrió en otra escuela próxima a Esbly, pero no recuerdo el nombre, un compañero en prácticas de vuelo acrobático no pudo sacar el aparato de la barrena estrellándose. Fue el primer aviso. Cualquier fallo humano o mecánico se pagaba a precio muy alto; lo habíamos tomado en plan deportivo hasta entonces. Al cabo de cuatro meses ya estábamos en condiciones de regresar pero hubo orden para prepararnos y ser aptos para caza igualmente, así empezamos con el "Morane" biplaza de ala alta en Delta, con motor en línea doble, mando preparado para vuelo acrobático y después en el "Morane", monoplaza de ala alta en Delta con motor en estrella de fácil manejo; con este aparato ya solos hacíamos el looping, el tonel, el medio looping-medio tonel, vuelo invertido, barrena, etc., esto aumentó nuestros conocimientos, fue aprender a dominar la máquina, por tanto, nuestra seguridad.

Tengo que decir, por entonces la situación política en Francia estaba muy dividida, hicieron presión para prohibir nuestra estancia en dicho pueblo, alegando que causaríamos disturbios. Esto lo supimos por los mismos individuos del pueblo ya que recogieron firmas para evitarlo. A nosotros se nos aconsejó, que por lo menos fuésemos en grupos de tres como mínimo, en más de una ocasión pasaban en coche gritando "viure Francó" "mort Largo Caballero" y acelerar rápidamente para no oir nuestros improperios; hasta los bailes estaban politizados. En cierta ocasión visitamos una población llamada Lagny y entramos a un baile pagando nuestra entrada correspondiente; al cabo de cierto tiempo y ya con nuestras parejas respectivas quedamos sorprendidos ya que nos invitaban a abandonar el local al enterarse que éramos de la parte de "Largo Caballero" como decían ellos; alegaban que el baile lo habían organizado los de derechas, se armó el revuelo consiguiente, las chicas protestaban a la misma vez que nosotros y como habíamos pagado,

estábamos en nuestro derecho de no marcharnos, y si nos echaban, ellas abandonarían el baile con nosotros. Cuando se calmaron los ánimos vinieron las explicaciones y las excusas, nuestro comportamiento había sido correcto, pero ya esto nos molestaba, el saber donde nos habíamos metido por ignorancia, así antes de terminar el baile nos marchamos por nuestro gusto, excusándonos con las chicas que tan bien se habían portado con nosotros. Como se verá la división política en Francia era un hecho real, si nosotros estábamos allí era por el dinero (poderoso caballero), según nos dijo en una reunión el Tte. Coronel García Larrea. La República pagaba por cada uno de nosotros 250.000 francos oro, por tanto, nuestro aprovechamiento en el curso debía de ser el máximo; un mal comportamiento en las clases teóricas prácticas y en otros aspectos de la vida cotidiana darían motivo para ser eliminado y regresar a España. Así vinimos bien preparados para ser destinados donde nuestra presencia fuese necesaria, durante nuestra permanencia hicimos muy buenas amistades que después sirvió como salvoconducto para salir de los campos de concentración franceses tras la caída de Cataluña, algunos incluso se casaron con sus novias, que dejaron al marchar a España. Yo, por mi parte, recibí algunas tarjetas postales de una buena amistad, que era la hija del dueño del Hotel, mademoiselle Marcelle Henaux, por mediación de ella pudimos conseguir que las comidas se fueran haciendo más a nuestro paladar. Los valencianos del Grupo añoraban la célebre paella y se lo propusimos. Mis recordados y buenos amigos Enrique García y José Ortiz se encargaron del recetario y del condimento ayudados por otros compañeros valencianos, enterados de estos menesteres. Y aquí viene lo bueno, no sé como ocurrió, pero fue milagroso: en vez de paella para 33 salió para 300, nos dimos la gran tripada pero no sabíamos que hacer con el resto, mi simpática amiga Marcelle nos sacó de dudas, hecha una furia. Yo fui el primero que se llevó el soponcio por haberle propuesto tan luminosa idea y nos amenazó que no se volvería a hacer ningún guiso hasta que quedara un grano de arroz en la paellera. La amenaza se cumplio a medias y hubo arroz de nuevo para el día siguiente; aquí se terminaron los experimentos culinarios. El curso transcurrió felizmente y en junio de 1937 vino la orden de nuestro regreso a España; hubieron lágrimas, besos y abrazos y entre el elemento femenino se oía la palabra en francés "reste-ici avec moi" Quédate aquí conmigo. Tan sólo uno del Grupo lo aceptó y no regresó a España.

Al llegar a Port-Bou, primera estación de la frontera española, nos propusieron a todos los que supieran conducir llevar un coche cisterna hasta Valencia ya que no disponían de chóferes suficientes para llevar toda la caravana que había hasta Cerbere, expuesta a ser destruida en un ametrallamiento o sabotaje. Nuestro buen amigo Ortiz se ofreció a

conducir uno y como ayudantes fuimos Enrique García y el que suscribe. La verdad no íbamos muy tranquilos, nuestro conductor hacía bastantes meses que no había tocado un volante, el pasar los Pirineos hasta Figueras, era un tramo harto peligroso, un pequeño despiste y se acabó las vistas maravillosas y el mar allá abajo era un puntito. Nos encomendamos al Santo de nuestra devoción y en una curva, cuesta abajo, nuestro amigo Ortiz confundió el pedal del freno con el acelerador, ya nos veíamos al borde del precipicio cuando un rápido viraje nos llevó a la cuneta de la falda del monte; no recuerdo quien fue el que viró el volante, fue todo tan rápido, pero el susto fue morrocotudo. Escapamos por un pelo, a mí todavía no se me ha olvidado; podíamos haber hecho el viaje de regreso tranquilamente en tren pero nuestra ansia de aventura y de ser útiles a nuestros ideales pudo más. Recuerdo en este viaje que hubo más de un tropiezo, por ejemplo, el problema que se le presentó a un carabinero que aprovechó el viaje con un permiso "antiaéreo" y que al chocar su coche con un árbol, se le partió el fusil, lloraba como un niño a lágrima viva sin preocuparse de sus heridas, leves por fortuna y exclamaba que voy hacer ahora. Para él era el fin del mundo sin permiso oficial y con el fusil partido se encontraba entre la espada y la pared, creo se quedó en Barcelona. Continuamos viaje hasta Valencia entregando los coches cisternas en el Parque de Automovilismo, más o menos enteros. El viaje terminó en tren hasta llegar a La Ribera, meta final de nuestro destino, era el último tercio del mes de junio de 1937. Continuamos haciendo prácticas hasta que fuimos siendo destinados, no sin antes cobrarse la "parca" la primera víctima del Grupo, en trágico accidente, a nuestro inolvidable compañero Fernando Soriano. Era una mañana de calma, había espejismo en el mar y en el simulacro de combate entre dos "Niewport" picó demasiado el infortunado Soriano, por no querer soltar la cola de su rival y engañado por el espejismo no calculó bien la altura, precipitándose en las aguas del Mar Menor, segando en flor la vida de nuestro inolvidable amigo Soriano. Hoy, al cabo de 44 años al sacar a la luz del día estos recuerdos imborrables me he sentido rejuvenecer y olvidar mis 64 años. Esto mismo espero ocurra a los que todavía podemos recordarlo, estén donde estén.

Cartagena, diciembre 1981

José Torrecillas
Piloto 3º de Natachas
"Grupo 30"

DOS VIVENCIAS
NATACHAS VS - FIATS

Es bastante probable que algunos compañeros lectores se muestren escépticos y algo dudosos de la autenticidad del siguiente relato, puesto que es forzoso reconocer que en principio resulta bastante inverosímil que en un combate de Natachas contra Fiats fuesen los primeros los que resultasen vencedores, máxime contando los Fiats agresores con gran superioridad numérica de casi dos a uno. Pero pese a lo extraordinario del caso, hay que insistir en que no hay absolutamente nada exagerado y de que todo ello fue un episodio de nuestra guerra, completamente auténtico y real.

Como se trata de un acontecimiento tan extraordinario y raro, es sin duda, digno de mención y de inclusión en los anales heroicos de "La Gloriosa". Nosotros no recordamos todos los nombres de los compañeros que participaron en el combate, por lo que nos gustaría que los que aún queden por ahí vivitos y coleando, se manifiesten y aporten más datos y detalles. Así contribuirán a corroborar la estricta veracidad del acontecimiento, el cual demuestra que solamente uno se muere cuando le llega su hora, ni un poco antes, ni un poco después, pese a todas las apariencias, según las cuales, nosotros no podríamos ya contarlo. Sin duda, renacimos aquel día de octubre de 1937. De momento me vienen a la memoria los nombres de Isidoro Jiménez, Gerardo Álvarez Prida, Diego Sánchez López, Esteban Griñán, Castor Antón y quizás también José Gómez. Que los demás compañeros nos disculpen la falta de memoria.

La odisea tuvo como escenario el frente de Aragón. - Castejón del Puente era la base de la escuadrilla 50 de Natachas, la cual ya era veterana de casi todos los frentes. Había sido prácticamente aniquilada varias veces, pero como el Ave Fénix volvía a renacer de sus cenizas. En aquel entonces, el frente de Aragón estaba calmado, con muy poca actividad. La escuadrilla se había reducido a casi la mínima expresión, porque de doce aparatos que generalmente la componían, solamente quedaban siete por todo, y todos eran enviados al aire sin que en el suelo quedase ninguno de reserva. La tradicional formación de cuña de patrullas, se habían convertido en una simple y única cuña. Los designios del destino son tan impenetrables e imprevisibles que cabe pensar que esto pudo representar nuestra salvación, pues la defensa fue más cerrada y eficaz, para la clase de ataque empleada por nuestros oponentes.

Nuestro objetivo era bombardear la estación ferroviaria de Zuera (cerca de Zaragoza). Los siete Natachas formando una perfecta V nos dirigíamos al objetivo sin muchas preocupaciones, a pesar de carecer de caza protectora, por la relativa tranquilidad de aquel frente. Incluso pensábamos que nos habían destinado allí, porque era como un merecido descanso para la maltrecha escuadrilla. Rumbo al frente, aunque siempre ojo avizor como era nuestra costumbre, la tensión nerviosa era normal, pues no esperábamos encontrar oposición enemiga. Pero como "de debajo de cualquier inofensiva piedra puede salir tamaño alacrán", —parafraseando el conocido adagio—, esto fue lo que precisamente nos ocurrió.

Ya sobre Zuera y su estación, no vimos nada sospechoso ni anormal, salvo un no muy extenso grupo de inofensivos cúmulonimbos un poco más altos que

nosotros. Dimos nuestra pasada y bombardeamos la estación. Las vías férreas quedaron retorcidas, convertidas en chatarra. Cuando estábamos apenas saliendo del viraje de regreso, empezaron a descolgarse un enjambre de Fiats de aquella acumulación nubosa de tan bella apariencia.

No teníamos tiempo de contarlos, pero eran muchos, posiblemente una docena. Nosotros no podríamos explicar que hacían allí, en un frente al parecer tan tranquilo, una unidad de caza enemiga tan numerosa. Algunas veces he pensado, y por cierto bastante perplejo, en el insólito comportamiento de dichos cazas: su táctica de ataque tan torpe y su estrategia tan ineficaz. Por muy inexpertos que fuesen, solamente por su tan grande superioridad numérica, tenían que habernos abatido a todos, pero sorpresivamente casi ocurrió todo lo contrario. Los Natachas se pegaron, como los polluelos en peligro a la gallina. La V se cerró al máximo. Los siete ametralladores no despegaron su dedo del gatillo, vomitando fuego, cada Fiat atacante recibía una verdadera granizada de balas, comprobando por las trazadoras los certeros impactos. Los Fiats se pusieron en fila india (quizás fuesen indios) y entraban dentro de la misma V uno a uno. Nuestro fuego de siete combinado era superior al de uno, pese a su mayor calibre. Después el Fiat encabritaba, mostrándonos su panza y poniendo todo su punto muerto al alcance de nuestro fuego cruzado. Lástima que pronto teníamos que atender al siguiente cliente y recibirlo como correspondía con honores y todo. Un Fiat cayó estrellándose contra el suelo y poco después a otro le ocurrió lo mismo, los dos bien vistos y comprobados por todos nosotros. ¿Qué pasaría con los otros? Es posible que hubiese algunos bien tocados, pues no se explica que con toda su superioridad y nosotros solos, sin ninguna protección de caza, decidieran abandonar la pelea y se devolvieran hacia su guarida. Fue como una nueva versión de David y Goliat.

La victoria fue completa, pues toda nuestra escuadrilla seguía en vuelo y en formación. Naturalmente que no nos dábamos todavía cuenta de que nuestros aviones estaban todos acribillados. Muy poco antes de llegar al campo, el último punto tuvo que hacer un aterrizaje forzoso, pues estaba hecho un colador. Cuando aterrizamos es cuando nos percatamos de lo que habíamos pasado, el peligro y la suerte que habíamos tenido. Todos los aparatos tenían agujeros por doquier. El nuestro, además de muchas otras perforaciones, tenía la nodriza —encima del ala superior—, explotada y parecía una rosa con pétalos y todo. Pero... ¡que suerte!, todos los aparatos perforados a profusión, pero ningún tripulante herido, ni siquiera un rasguño, pues los que aterrizaron forzosamente también salieron ilesos. Si hubiésemos pertenecido a los contrarios, es seguro que lo hubieran atribuido a algún "detente bala" y quizás declarado ¡milagro!

Fue algo sorprendente, sin duda una gran victoria, aunque alguien piense que sólo fue una victoria pírrica, porque en verdad por el estado material en que quedaron los aparatos, representó el principio del fin de la que fue la veterana y valiente ESCUADRILLA 50 INDEPENDIENTE DE NATACHAS y permítaseme que como una ofrenda, lo escriba con mayúsculas, porque realmente, fue una escuadrilla que merecería estar en el Salón de la Fama. Descansen en paz los intrépidos compañeros que perecieron en ella, cubiertos de gloria.

Ricardo Domingo y Bochaca. · *Capitán de Aviación*

"EL INGLÉS" de la 4.ª de Natachas

Hay personas que dejan rastro a su paso, aunque este sea fugaz o circunstancial. Tal fue el caso de "Pépe Pérez Martínez" u otro nombre parecido, alias "el Inglés". Fue en la cuarta escuadrilla del G. 30 y es posible que pocos compañeros de entonces lo recuerden, porque fue muy corto el tiempo transcurrido entre su llegada y su partida. Nosotros no solamente nos acordamos, sino que muchas veces nos hemos preguntado que habrá sido de él.

Transcurría el año 1937 y la escuadrilla estaba en Pomar de Cinca al mando del capitán Valentín Pelayo y de su segundo Hernández Chacón. Tal vez los que no se hayan olvidado del suceso, sean los que eran entonces jefes de patrulla: Camacho y Muñoz, porque "el inglés" tenía que volar con uno de ellos, y el jefe de E.M. el buen amigo Ocaña Fariñas.

Creemos que con propiedad se podría decir que "el inglés" era una persona con carisma: Simpático, agradable y dicharachero. Dejó la impresión de que hubiera sido un buen amigo y excelente compañero, si las circunstancias hubiesen sido otras. Era tan bromista que el mismo se había puesto el gentilicio como apodo, pues cuando se le llamaba por su nombre, contestaba con: aquí el inglés, como ironía a sus nombres tan típicamente españoles. Así es que empezamos a llamarlo solo por "el inglés" y a él parecía satisfacerle la broma, porque sin duda tenía un gran sentido del humor.

Desde el comienzo se nos acercó y muy pronto fuimos amigos. Me contó todo su historial. Había sido brigada de la escala de tropa y aprovechó los primeros cursos de Observador de Aeroplano para especializarse, con lo cual se sentía auténticamente realizado, porque decía que ello había sido la culminación de una de sus más caras aspiraciones para culminar su carrera en el Arma de Aviación.

"El inglés" llegó, pues, a la escuadrilla convertido en flamante Teniente Observador; pletórico de satisfacción, orgullo y euforia. Deseoso de empezar a volar, para que con la práctica terminar de realizarse en su especialidad. Como observador, me pedía consejos y me hizo prometerle que su primer servicio lo haría cuando a mí me tocase volar, para que hiciésemos toda la preparación juntos. Así fue.

El servicio era el bombardeo de la central eléctrica de Sabinánigo (Huesca) en los Pirineos. Lo calculamos todo juntos, y por ser su primer servicio, pusimos especial énfasis en los puntos intermedios de referencia, por si acaso había algún despiste. Pelayo y yo íbamos al frente de la escuadrilla, la segunda patrulla eran Camacho o Muñoz con "el inglés" y la tercera patrulla no llevaba observador, pero en su lugar iba un bombardero muy experimentado e inteligente que creo que se llamaba Herrando.

Al poco de poner rumbo al objetivo —y dicho sea de paso, sin protección de caza, como casi siempre— cuando sorpresivamente nuestro motor empezó a fallar, por lo que tuvimos que devolvernos. Así pues, se presentó un imponderable, algo imprevisto que siempre ocurre cuando menos se espera.

Por señas tratamos de hacerles comprender a "el inglés" y su acompañante lo que pasaba y de que ellos tenían que ponerse al frente de la escuadrilla. Aparentemente lo entendieron, pues nosotros nos devolvimos y ellos continuaron.

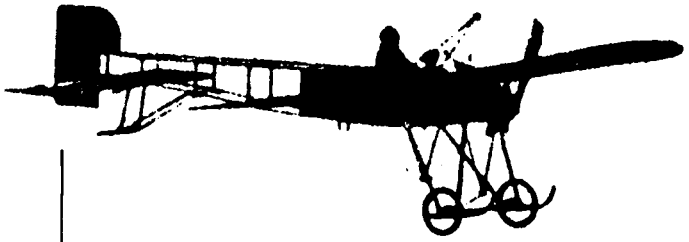
Hacía poco que habíamos aterrizado, cuando vimos aparecer en el horizonte parte de la escuadrilla, ¿qué habría pasado? Tuvimos el presentimiento de que se había armado un tremendo desbarajuste, pues de haberse realizado el servicio normalmente, aún les faltaba mucho tiempo para el regreso. Era la patrulla de "el inglés" junto con los dos puntos de la nuestra. Lo peor del caso es que el avión de "el inglés" aún llevaba las bombas colgando y fue el primero que se tiró al campo. Mientras rodaba una bomba de 50 Kg. se desprendió. Azorado, "el inglés" saltó de la cabina con el fin de hacer señales a los otros aparatos indicándoles donde estaba la bomba y no chocaran con ella. Pero tuvo tan mala suerte que al tirarse del avión, todavía rodando a bastante velocidad, el anillo de matrimonio se le enganchó en la torreta ametralladora y le arrancó toda la carne del dedo anular, dejándole el hueso pelado. ¿Qué escena?, nosotros corrimos a su auxilio porque estaba sangrando y vociferando en medio del campo, con la bomba en el suelo y los otros aparatos —ignorantes de lo que pasaba— tratando de aterrizar, lo que al fin consiguieron sin otras complicaciones, mas que la sorpresa y el alboroto del extraordinario acontecimiento. El médico de la escuadrilla Dr. Porro con su practicante (aquel viejo gigantón, buena persona, de cuyo nombre no me acuerdo) se hicieron cargo del herido.

La tercera patrulla regresó a su debido tiempo, pues Herrando se dio cuenta del despiste y siguió por su cuenta al objetivo, realizando bien el servicio. Otros tiraron las bombas en las montañas despobladas, pero "el inglés", por su inexperiencia, no supo que hacer y se encontró perdido. El hombre no crea sus circunstancias, y es por eso que parodiando una célebre frase, podríamos decir: "culpa de la novatada fue y no del hombre", pues nos consta de que por su gran empeño e interés en hacerlo bien, se olvidó en aquel sorpresivo instante de algo tan simple como de que lo que se parece más a una montaña es otra montaña, y vino la confusión. Esto le pudo pasar a cualquiera. Fueron las circunstancias.

Después del accidente, cuando visitamos al "inglés", casi lloraba, pero no por el dolor y la pérdida del dedo, sino por la desesperación de lo que consideraba su fracaso. Tratamos de animarle lo mejor que pudimos, pero quizás no surtiera mucho efecto en su estado anímico muy decaido. Al despedirse para ir al hospital, todavía nos dijo que seguramente no volvería más a volar.

Nunca más hemos vuelto a ver ni a saber de "Pepe Pérez Martínez" u otro nombre parecido, autoapodado "el inglés", pero nosotros lo recordamos con gran simpatía. Confiamos que pudo reponerse tanto moral como físicamente de aquel malhadado accidente, pues su temperamento alegre y entusiasta, no era como para dejarse abatir tan fácilmente. Sí es cierto que los tropezones hacen levantar los pies, estamos seguros de que después "el inglés" iría dando saltos. Deseamos que la suerte le haya sido más propicia, pues era un tipo que se lo merecía.

Ricardo Domingo y Bochaca
Capitán de Aviación



Julián Mamet. - Su primer vuelo en Barcelona

Don Juan Ballcells Auter, escribió en «La Vanguardia» del 12 de mayo de 1976:

Las generaciones actuales desconocen que los cielos de Catalunya fueron testigos del primer vuelo efectuado en España, concretamente el 11 de febrero de 1910, en el Hipódromo de Barcelona, en la barriada de Casa Antúnez, en las inmediaciones de la montaña de Montjuich, y que a partir de entonces, al aglutinarse los esfuerzos de nuestros abnegados precursores, se encontró en el firme camino de las relaciones de una aviación que se fue extendiendo pujante por toda Catalunya y demás regiones españolas.

Entre los nombres de aquellos pioneros destaca preeminentemente el de nuestro inolvidable profesor y amigo entrañable Josep Canudas y Busquets. Su dinamismo era inagotable, no solamente por sus exhibiciones de vuelo por toda Catalunya, o actuando como instructor, sino también divulgando y promoviendo la aviación como apostolado.

Canudas, hombre íntegro, era, además, un idealista que quiso dedicar los últimos años de su vida a recopilar con meticulosidad todos los testimonios e informaciones que atestiguan, hasta 1936, la historia viva de nuestra aeronáutica, escribiendo sus Memorias, con el título de **«Historia de l'Aviació Catalana»**. Y, como él dice, «Call no deixar passar més temps i cabar la tasca abans que els anys esborresin els detalls».

En las periódicas visitas que nosotros hacíamos en su apacible refugio de Friburgo (Suiza), donde falleció el pasado año a la edad de 81 años. Canudas, para la historia, no ha encontrado, hasta ahora, un editor suficientemente desinteresado y decidido a su publicación por apreciar escasas posibilidades rentables, debido a lo voluminoso del texto y al gran número de fotografías. Y es que una obra de tal envergadura pueden llevarla a buen término únicamente entidades y corporaciones que se preocupen por la historia de nuestra región y de sus valores espirituales. Ahora que la Historia de Catalunya ha adquirido carácter oficial en la Universidad, creemos que en su particularismo, las memorias de Canudas pueden ser una fuente valiosa y verídica de información.

Para ello recabamos el apoyo de nuestra Diputación Provincial, Ayuntamiento, Aero Club Barcelona-Sabadell, Institut d'Estudis Catalans, Amics de la Ciutat e Institutos y demás entidades cívicas y culturales. Teniendo en cuenta que no se persigue ninguna finalidad económica.

Josep Canudas nació en Barcelona el 29 de diciembre de 1894. En 1913, a los 18 años de edad, ingresó en la escuela de aviación. Era el

29 de julio de 1917 —hoy se cumplen sesenta años— cuando en el aeródromo de la Volatería, de Prat de Llobregat, donde funcionaba una Escuela de Aviación, cuyo director era Hedilla y sus profesores Gotarillo y Rosillo, obtenía el título de piloto aviador, Josep Canudas Busquets. Era el número 2 de los títulos de piloto civil que se daba en Catalunya. Dos días antes, el 27, lo había obtenido con el número 1 Lluís Beltrán, y para el 2 de noviembre el número 3 era para Casimir Soler. Eran más que los comienzos de la aviación.

Canudas había efectuado su primer vuelo como pasajero en 1914 con el aviador Lucien Demazel, aterrizando en la playa entre Palamós y San Feliu de Guíxols (Playa de Aro) (Girona).

En 1916, fundada la «Escola Catalana d'Aviació», Canudas ingresó en la misma; en 1917, pertenecía ya como piloto aviador a la Federación Aeronáutica Internacional; en mayo de 1918 era profesor de aquella escuela; en 1921 era nombrado piloto aviador militar de primera categoría y al año siguiente era piloto de transportes públicos.

Después del desastre Anual en julio de 1921, Canuda es movilizado y ejerce funciones de asesoramiento y entrenamiento de pilotos. En 1922 es desmovilizado y nuevo en Barcelona, y con la ayuda de dos entusiastas pilotos, Guillem Xucla y Josep María Carreras, salidos de su escuela, emprenden una labor de divulgación aeronáutica en la prensa y revistas catalanas de la época. Crea la «Penya de l'Aire»; los domingos y festivos, efectúan los «bautismos del aire» entre los jóvenes entusiastas de la aviación. Por este medio, pudieron salir adelante económicamente y adquirir una nueva avioneta «Moth» (inglesa) y otra italiana. Para que pudiera subsistir la «Escola Catalana d'Aviació», aprovechaban las Fiestas Mayores de Catalunya para hacer exhibiciones aeronáuticas por los pueblos, que dieron alguna vez más de un disgusto debido a que era preciso aterrizar en terrenos imposibles; para que la «Escola Catalana d'Aviació» subsistiera no había otro remedio.

Canudas tuvo siempre buenos amigos que le animaron en su empresa, y cuando fue preciso le alargaron la mano; uno de ellos fue Miguel Mateo, quien incluso le proporcionó un avión «Farman», con motor «Hispano-Suiza», el cual, por cierto, económicamente resultó un desastre, mientras el primitivo avión alemán de la primera guerra mundial, «Aviatic», de 50 CV, seguía en la brecha y era particularmente empleado en fotografía, que en aquellos tiempos se encontraba todavía en los albores de su rotundo y magnífico éxito, espectacular y de gran valor en los tiempos actuales.

Al ser proclamada la República y ser puesto en vigor el Estatuto de Catalunya, Josep Canudas pasó a ser muy justamente «director dels Serveis d'Aeronàutica de la Generalitat de Catalunya», desarrollando una actividad realmente positiva.

Esta gran realidad desarrollada por Josep Canudas se vino abajo al estallar la guerra civil. La «Escola d'Aviació de Barcelona», de la que era director entonces el aviador Antoni de Gastañondo, propietario del Aeródromo Canuda, había sido traspasado a la Generalitat de Catalunya por escritura de compraventa del 24 de agosto de 1934. Pero el dia siguiente de los hechos del 6 de octubre del mismo año, dicho aeródromo civil fue ocupado militarmente y desmontado, su material incautado, incluso un avión «Dragón» bimotor de ocho plazas. Y cuando luego de las elecciones del 16 de febrero de 1936 la Generalitat recobró sus anteriores poderes, las dependencias de la antigua «Escola d'Aviació de Barcelona» fueron recuperadas, pero lo que no se recuperó ya fue el material que la autoridad militar se había llevado en 1934.

Al terminar la guerra civil española, todos los pilotos de aquella famosa escuela (las estadísticas de la cual señalaban por lo que se refiere a 1934: Vuelos: 6.949, de los cuales fueron de entrenamiento 2.367, con un total de 772 horas y 56 minutos; y para 1935: Vuelos: 4.144, de entrenamiento 1.205, con 486 horas y 45 minutos. Hace 40 años.

Según consta en un viejo reportaje de 1933, en este año habían salido ya de la «Escola Catalana d'Aviació», instalada en el Aeródromo Canudas, y por él dirigida, hasta cuarenta y tres pilotos civiles, y él había pilotado cincuenta tipos diferentes de aviones. Su divisa era: «Tot per l'aviació catalana»; había creado una línea regular catalana de Barcelona - Seo d'Urgell, cuyo primer vuelo inaugural tuvo efecto el 16 de febrero de 1932; tuvo que suspender sus vuelos por falta de apoyo oficial del Estado.

De aquellos pilotos civiles que habían sido alumnos de Canudas, tenemos el recuerdo de Josep María Carreras —que casó con Mari Pepa Colomer (la primera mujer piloto de Catalunya y del Estado Español)—, amigos residentes desde hace treinta y ocho años en Inglaterra; Guillem Xuclá, Antoni Gaztañondo, Lluís Aguilera, Adolf Subirana —con vida y por muchos años—, Marian Foyé, los hermanos Armangué, Bigorra, Barangué, entre tantos otros quienes realizaron todos una labor importantísima en este orden de la aviación.

Se exilaron, Josep María Carreras (ingresó en la aviación civil inglesa y pasó a ser piloto oficial del Ministro de Municionamiento). Al dar a luz gemelos su esposa, la también aviadora Mari Pepa Colomer, fue sir Stadford Crips, Ministro del Aire, quien los apadrinó. El aviador catalán Josep María Carreras fue el piloto del avión que condujo a Winston Churchill a la conferencia de Yalta, donde se entrevistó con Roosevelt y Stalin; Carreras hizo infinidad de vuelos a través del Atlántico con los aparatos más modernos existentes en los años de la Segunda Guerra Mundial.

Guillem Xuclá, pasó a Guatemala, donde fue encargado de la dirección de la aviación de aquella República.

Josep Canudas se exiló en 1939; pasó a Cuba y luego a Estados Unidos, residiendo en Nueva York y en Amherst (Massachussetts) para pasar luego al Canadá, estableciéndose en Montreal, donde se distinguió en trabajos aeronáuticos como miembro de la ICAO (Organización Internacional de la Aviación Civil), en la que ocupó un lugar preeminente demostrando una gran capacidad y preparación que le fue ampliamente reconocida.

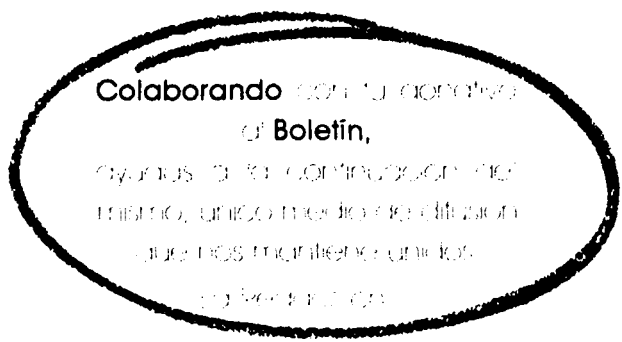
El 29 de julio de 1957 celebró su cuarenta aniversario de piloto aviador, volando con las licencias norteamericana y canadiense que poseía Retirado a Suiza, se instala en Friburgo donde trabajó con ahínco en la «Història de l'Aviació Catalana», obra importantísima que comprende la aeronáutica de Catalunya desde 1908 a 1936, con cerca de seiscientas páginas de texto y más de ochenta grabados, cuya publicación no ha podido ser llevada a cabo hasta ahora por dificultades de todo orden especialmente económicas, y es de esperar que dada su importancia pronto encuentre solución con la nueva situación que va a crearse y pueda ser difundida.

Canudas murió en Friburgo el 21 de junio de 1975, cumplidos sus ochenta y un años, dejando tras de sí un gran y buen recuerdo de su persona y de su vida, dedicada por completo a la aviación catalana y al fomento de su desarrollo.

Para dar término a estas líneas, cabe destacar su labor en fundar, a partir de 1916, el «Aero Club de Catalunya», «Penya de l'Aire», de la «Unió de Pilots Civils de Catalunya», del «Aeronàutic Club», de la revista «Aviació» y participa en la fundación del «Aero Club de Lleida», «Aeronàutic Club Empurdanès» y del «Club d'Aviació de Cerdenya», además de una labor en vuelo sin motor o a vela.

Datos sacados de «La Vanguardia» de Barcelona de los artículos publicados en las ediciones correspondientes a las del 12 de mayo de 1976, 24 de junio de 1975 y 29 de julio de 1977.

Jaime Recasens Recasens



Como un pálido reflejo de la magnífica poesía
de nuestro gran compañero, José González Montero,
al que por edad, saber y hombría de bien, todos admiramos,
ahí van estos versos inspirados por aquella,
que fue publicada en el Boletín Informativo núm. 17.

¡Qué bien volaban los «Chatos»,
qué rapidez la de los «Moscas»,
dando escolta a los «Natachas»
o protegiendo los «Katiuskas»!

Bien formados en el aire,
con las patrullas en cuña;
los «Chatos» van por debajo,
los «Moscas» a más altura.

Arropando a los que amparan
para evitar coladuras
de intrusos de mala sangre
que causarían perjuicio
al transformar un buen servicio
en una derrota segura.

Si la vista está al acecho
oteando el horizonte
y también los altos techos,
no hay «insecto» que se filtre
y con su aguijón perfore
la chapa o el pellejo
de nuestro querido avión
o de nuestro estimado esqueleto.

Enemigo también, de cazas y bombarderos,
son los disparos certeros
de germanas baterías
que Satán tenga en su seno.

Te disparan en «barrena»,
hacen fuego de «cortina»,
hasta atizarte de lleno
y convertirte en astillas.

¡Qué bien luchaban los «Moscas»
contra los Messers y los Fiats;
igual cumplían los «Chatos»
con coraje y valentía!

Un paisano de Zorrilla

Seguro de sí mismo

Un pilotillo de "Chato",
confiando en su valía,
le decía a su chavala:
no sufras tú, vida mía,
pues queriéndome
como me quieres ahora,
no existe facha en el mundo
que a mí me "coja" la cola.

Viudas, ¡No!

A la mujer —mujer santa—
no has de complicar su vida;
todo lo ha de encontrar fácil
en tu amante compañía.

Para que esta unión persista,
bien unidos en la vida,
habrá que pedirle a Dios
que nunca se queden viudas.

Porque así sea

¡Brindemos, hombres de bien!
con sentimiento y cordura
y pidamos a los cielos
que nunca se queden viudas
nuestras pacientes mujeres
por nosotros tan queridas.

Pues solas y abandonadas,
marcharían por el mundo
compungidas y apenadas,
arrastrando en su camino
certificados e instancias,
pidiendo la viudedad
del hombre al que tanto amaban.

R.I.P.

Un paisano de Zorrilla

DESDE MI ATALAYA

Mundo, tumba de incógnitas.
A lo mejor una nave con rumbos
hacia destinos ignotos.

Timonel, rosa de los vientos...
¿Clave de futuro, paradoja, mentiras?
Al final la verdad. Sí, la verdad.

¡Cuánto encierras, eterna palabra!
¿Mágica, manipulada? Esto, esto: manipulada.

Eres el pretexto, el disfraz, la careta.
De ti se sirven y te manipulan
para sus maquinaciones.
¿Quienes?: "Esos". Así de simple,
sencillamente.

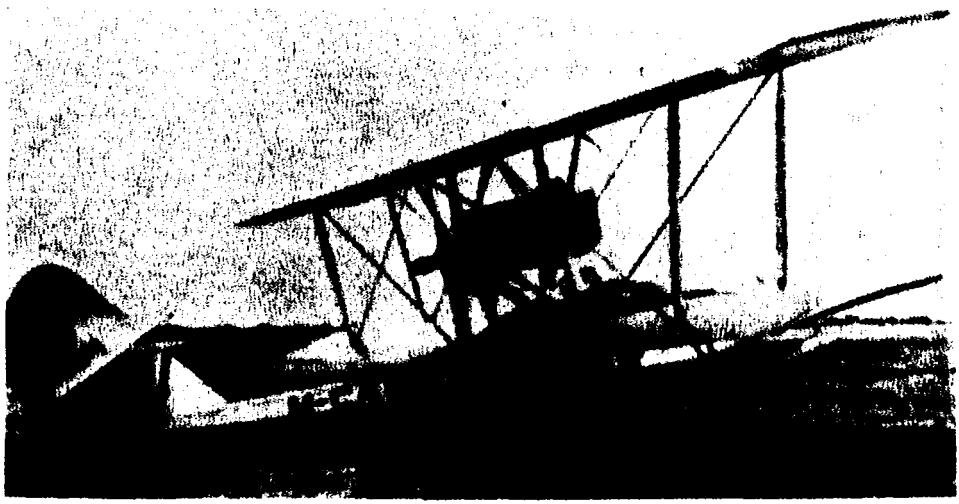
No, no es un juego de palabras.
Es que no puedo emplearte como "Esos";
sería como ellos.

Arriba, en las alturas, se enseñorean
los cóndores y también los cuervos.
Aquellos, maestros del vuelo, detectan,
con tacto especial, las térmicas; y de ellos,
los humanos, aquí abajo copiaron el arte de volar.

Y son libres y matan, pero para subsistir:
es la ley de Natura.
También son muertos por el hombre...
por deporte.

Y aquí abajo, "Esos" se enseñorean,
violan un sagrado mandato
y dicen defender los derechos
humanos del hombre.

José Veguillas Larios
Sargento mecánico
1.ª escuadrilla, grupo 21, Moscas



Savoia 62 de la LAPE (Línea Aeropostal Española)

Hidroavión Savoia S.62, amerizando.

EN EL FRENTE DE TERUEL

LUIS — X 82