# ALAS GLORIOSAS

# BOLETIN INFORMATIVO 24

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

ASOCIACION DE AVIADORES DE LA REPUBLICA

*Con nuestros fervientes deseos*
*de paz y prosperidad.*

---


A.D.A.R.

APARTADO 2995 - Pº CIRCUNVALACIÓN, 1 - BARCELONA-3

# ALAS GLORIOSAS

## BOLETÍN INFORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

# A.D.A.R.

Paseo de la Circunvalación, 1
Apartado de Correos 2995
BARCELONA-3

**Número 24** **NOVIEMBRE - DICIEMBRE 1982**

ATENEO ESPAÑOL DE MÉXICO
BIBLIOTECA

**Consejo de Dirección y Redacción:**

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

**Agradecemos las colaboraciones de:**

Luis G. Arcos
Antonio Vilella
José Gómez
A. Borge
J. Marcote
Ricardo Domingo y Bochaca
A. Arias
Emilio Herrera
Mengual Vicente
Luís Seguí Pérez

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

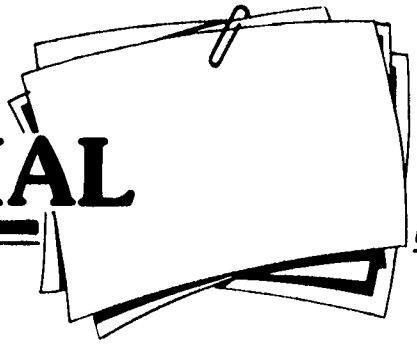
IMPRIME: PRISMÀTIC A.G. · BEETHOVEN, 38 · TERRASSA · DEPÓSITO LEGAL: B-9.805/1979

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

# sumario


| | Página |
|---|---|
| Editorial | 3 |
| Necrológicas • Rogamos información de... | 4 |
| "Requiem" por la esposa de un compañero | 5 |
| La Comisión Jurídica informa: | 6 |
| Acción Social | 7 |
| Biblioteca | 8 |
| La guerra de los "Natachas" | 9 - 18 |
| Retazos de Historia | 19 - 21 |
| Cosas de Benito Garrido | 22 - 23 |
| Un aviador-poeta en el Campo de Argelés | 24 - 25 |
| Unidos sobre el cielo del Ebro | 26 -27 |
| Espías en el cielo | 28 - 30 |
| ¡Gloria a todos! | 31 |
| Canción de los aviadores republicanos | 32 |

# EDITORIAL



Tenemos ya otro año finalizado y con la satisfacción de haber trabajado intensamente en pro de la Asociación (ADAR), con la confianza de que cada vez estamos más cerca para la consecución de nuestras reivindicaciones.

Nuestra labor diaria en las tareas de la Junta Nacional, en algunas ocasiones se manifiesta un natural cansancio, pues son muchas las actividades que se tienen que realizar para que se nos escuche y se tenga en cuenta que todavía existimos.

Para seguir adelante y mientras estatutariamente llega el relevo, necesitamos la colaboración de compañeros, que tengan interés de desarrollar alguna actividad en ADAR, que no escatimen esfuerzos, que quieran relacionarse y gestionar trabajos que mejor encajen con sus aptitudes.

Es enormemente positivo, en nuestra veterana edad, que para sentirnos jóvenes, tenemos que adoptar continuamente en nuestras vidas, proyectos a corto y largo plazo, es decir, mantener siempre ilusiones e interés por las cosas, pues ello representa una estimulación que necesita la naturaleza humana, para seguir disfrutando de una buena salud. El organismo sigue en perfectas condiciones siempre que no cese una actividad y el sentir de un impulso creativo. Para evitar que los años nos aclaparen se tiene que mantener el cuerpo y la mente en acción. Se hace vieja antes de tiempo aquella persona que se encierra en sí misma y repite no querer saber nada de nada...

La juventud es un don de la naturaleza; la vejez, una obra de arte. Hagamos de nuestras vidas una obra de arte, estando permanentemente ocupados y ayudando a los demás. Este es nuestro mensaje de fin de año; permanezcamos unidos teniendo en cuenta y pensando en nuestra Asociación, que a la postre es la Asociación de todos.

# NECROLÓGICAS

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

**JOSÉ GARCÍA GRANDE.** - Norte-Balear
**ANGEL PLANAS FERRER.** - Norte-Balear
**TOMÁS MADRID PAREDES.** - A.A.R.E.
**JOSÉ MACÍAS RUIZ.** - A.A.R.E.
**ANTONIO LÓPEZ GARRO.** - A.A.R.E.
**SANTIAGO VILLANUEVA SÁNCHEZ.** - A.A.R.E.

**Dª ÁNGELA VICTORIA GÓMEZ GARCÍA,** esposa de nuestro compañero Isidoro Giménez García.

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!

# *ROGAMOS INFORMACIÓN de...*

Se agradecerá cualquier información, noticia, anécdota, etc., de los AVIADORES ITALIANOS, que estuvieron luchando en la Aviación Republicana Española en el periodo 1936-1939.

Notificarlo a Redacción del Boletín. Gracias.

— • —

**ANTONIO PÉREZ YÚDEZ.** - Natural de Madrid, nacido en 1919, y que a finales del año 1938, marchó en una de las últimas expediciones para hacer el curso de Piloto en la URSS, pasando por París, desde donde mandó una tarjeta postal a sus familiares, y sin que nunca más se volvieran a tener noticias suyas.

Cualquier información dirigirla a ADAR. (Sección Boletín).
Apartado 2995 - Barcelona-3 (España).

(Estas palabras que vais a leer, deberían de haberse pronunciado en el acto de la inhumación. Lo impidió mi cobardía).

## "REQUIEM" POR LA ESPOSA DE UN COMPAÑERO

El destino, que ni elige ni distingue,
con dos certeros y crueles tajos,
uno de arriba a abajo y el otro de costado,
cercenó la mitad del viejo tronco,
que dio robustas y abundantes ramas.

Aquí queda, para siempre, la mitad abatida;
la otra sigue en pie, maltrecha y dolorida.

Fue la única ventana sin rejas (¡bien florida!),
a través de la cual, Isidoro,
durante muchos años, pudo ver del mundo
las traiciones, las deslealtades;
sus intrigas, sus mentiras.

Ella, Angelita, ya tiene la paz,
que para todos ha de llegar, tarde o temprano.

Te quedan tus hijos, que te quieren,
tus nietos, bisnietos, que te adoran;
te quedamos nosotros,
la gran familia aviadora republicana,
que te aprecia y considera.

Y que pedimos para ti, deseamos, fortaleza
ante esta nueva batalla perdida.

Sigue escribiendo con tu galana pluma,
—puesto que bien lo haces y te explicas—,
para el conocimiento real de la cercana historia;
el contento y gozo nuestro
¡y la memoria de ella!

En este crucial y anonador momento,
¡valor y ánimo, Isidoro!

Con tu mojada mejilla junto a la caliente mía, fundidos en un fuerte abrazo, te ofrezco en tan señalado, por luctuoso, día, mi respeto como subordinado; mi afecto como camarada y mi cariño de hermano en ADAR; asociación a la que, la que hoy lloramos, tanto quiso.

Madrid, 15-XI-82 **Luis G. ARGOS**

# la Comisión Jurídica informa:

Para los que residan fuera de España y les interese mantener la nacionalidad española, se informa que la Ley 51/1982, de 13 de julio, (BOE 30 julio), que modifica los artículos 17 al 26 del Código Civil y en concreto el artículo 23 que dice:

*"Perderán la nacionalidad los que hallándose emancipados y residiendo fuera de España con tres años de anterioridad adquieran voluntariamente otra nacionalidad. No la perderán cuando justifiquen ante los Registros Consular o Central que la adquisición de la nacionalidad extranjera se produjo por razón de emigración".*

— • —

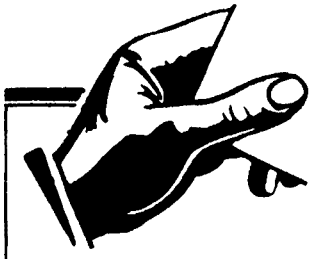
El Boletín Oficial del Parlament de Catalunya ha aprobado la Resolución 68/1, sobre la igualdad jurídica de todos los combatientes de la Guerra Civil española, siendo aprobado por la Comisión de Justicia, Derecho y Seguridad Ciudadana en sesión celebrada el día 12 de noviembre de 1982. La PROPOSICIÓN NO DE LEY, en su articulado termina diciendo: *"... a fin y efecto que la igualdad jurídica de los combatientes de las dos zonas quede finalmente establecida..."*.

## MUY IMPORTANTE

ADAR está financiando unos gastos extraordinarios, en beneficio de todos, para el logro de nuestras reivindicaciones.

Se notifica a los compañeros QUE NO ESTÁN AL CORRIENTE DE PAGO, en el abono de las Cuotas reglamentarias, que serán dados de BAJA, y por lo tanto perderán los derechos que regulan los Estatutos de esta Asociación.

**La Junta Nacional**



# ACCIÓN SOCIAL

## D. JOAQUÍN RUIZ GIMÉNEZ

(Su constante, el Pacifismo)

En el restaurante César Augusta de Barcelona, el día 27-II-1982 se concedió el PREMIO PARA LA PAZ de las Naciones Unidas a D. Joaquín Ruiz Giménez. La junta directiva de ADAR acordó que la Asociación debía participar en este acto, para el cual delegó al presidente Jaime Mata y al delegado de Acción Social, Antonio Vilella. La junta directiva entendió que el preciado galardón se concedia al futuro Defensor del Pueblo que además es un gran amigo de la Asociación.

Con el local totalmente ocupado por las más destacadas personalidades del arte, la ciencia, la cultura y la política, el homenajeado pronunció un discurso, que fue una verdadera lección magistral, sobre el tema LA PAZ. Fue rubricado por un largo, unánime y ferviente aplauso.

Nuestro presidente, Jaime Mata, le hizo entrega del ÍCARO, emblema de ADAR en el que figura la inscripción *"A D. JOAQUÍN RUIZ GIMÉNEZ. - DEFENSOR DE LAS CAUSAS JUSTAS. - LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA"*. El gesto fue entusiásticamente aplaudido por todos los asistentes, aquellos aplausos nos emocionaron porque se dedicaban al homenajeado, al gesto y a los Aviadores de la República.

Al final del acto, D. Joaquín Ruiz saludó con especial efusión y deferencia a los dos delegados de ADAR, prometiéndoles reunirse con la Asociación, en su próxima visita a Barcelona, para en una comida de trabajo y confraternidad conocer a fondo nuestra problemática.

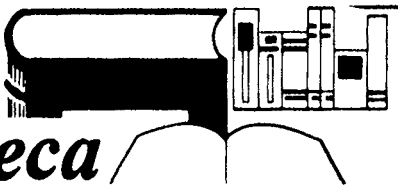
**Antonio Vilella**

---

**RENOVACIÓN O ALTA DE SUSCRIPCIÓN BOLETÍN "ALAS GLORIOSAS"**

**PESETAS**

| Tarifas | socios | no socios |
|---|---|---|
| España | 750 | 850 |
| Europa | 850 | 1.050 |
| América | 1.200 | 1.500 |
| Disponemos de colecciones completas y números sueltos. | | |



# Biblioteca

## (Obras adquiridas)

*Título: "SOY DEL QUINTO REGIMIENTO"*
*Autor: Juan Modesto*
*Tema: (Notas de la Guerra Española)*

Todavía recordamos la tonadilla de la canción que dice:

*"Con el Quinto, Quinto, Quinto*
*Quinto, Quinto Regimiento,*
*Madre yo me voy par frente,*
*para las líneas de fuego.*

*Anda jaleo, jaleo,*
*suena una ametralladora,*
*y también hay tiroteo,*
*y también hay tiroteo..."*

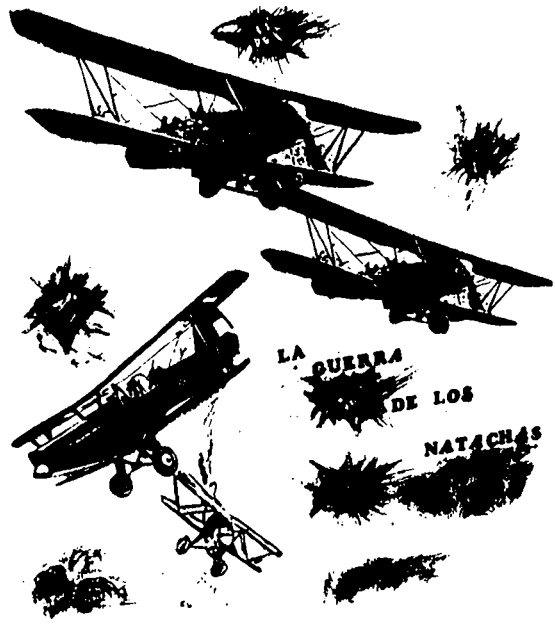
y una poesía de Rafael Alberti:

*Mañana dejo mi casa,*
*dejo los bueyes y el pueblo.*
*— ¡Salud! ¿A dónde vas, dime?*
*— Voy al Quinto Regimiento.*

*Caminar sin agua, a pie.*
*Monte arriba, campo abierto.*
*Voces de gloria y triunfo,*
*— ¡soy del Quinto Regimiento!*

Juan Modesto Guilloto nació en Puerto Santa María, en 1906 y falleció en Praga en abril de 1969. Personaje legendario de la guerra civil española, que estuvo en las líneas de fuego, desde los primeros combates. Fue jefe de brigada, de división, de Cuerpo de Ejército, y el primer general, procedente de Milicias del Ejército Popular de la República.

Para los estudiosos del tema de la guerra civil es un libro con un realismo histórico. Para los protagonistas del drama que conmovió al mundo, supervivientes todavía y que han gustado del amargo vivir del exilio, no podemos por menos que pensar que existe un compromiso histórico de tributar homenaje de gratitud a todos aquellos héroes, que la historia está olvidando, para que reposen en la tierra que tanto amaron y que tantas veces arriesgaron sus vidas por la libertad y la democracia.




# POLICARPOV - RZ (Natacha)

En las fuerzas aéreas rusas "R" significa reconocimiento. Construido por INDUSTRIAS DEL ESTADO —URRS—, el prototipo R-5 fue realizado en 1928, por un grupo de trabajo guiado por NICOLAI N. POLICARPOV, era un biplano biplaza de construcción mixta, en madera y metal, TIPO RECONOCIMIENTO con motor M-34 de 12 cilindros en V a 60°, alimentado con gasolina de 87 octanos y equipado con compresor que desarrollaba una potencia de 800 CV., refrigerado por líquido, equipado con 2 ametralladoras, una en el morro que disparaba 800 disparos por minuto a través del disco de la hélice metálica y la otra de torreta de tiro muy rápido, con una cadencia de 1.800 disparos por minuto, tenía una envergadura de 15.50 m. una longitud de 10.55 m. y una altura de 3.25 m., el peso al despegar era de 2.955 Kgs., velocidad máxima de 288 Km/h. a 3.000 m. de cota, el techo operativo era de 7.000 mts., la autonomía de 800 kms., iba tripulado por dos personas. Los Republicanos lo llamaban "NATACHA" y los Nacionales "PAPAGALLOS", estos aviones fueron vistos en forma sucesivas los días 27 de octubre de 1936, 4 y 15 de noviembre y 2 de diciembre, podía transportar una carga hasta un máximo de 340 Kgs., (8 bombas de 42.5 kgs. o 6 de 50 kgs.), avión lento aunque en picado con motor a fondo rozaba los 400 kms/h., sin peligro para la estructura del ala, que era fuerte debido a los montantes de duraluminio, que unían entre sí los planos superiores e inferiores; se construyeron unos 6.000 ejemplares de este modelo, en numerosas variantes militares y civiles. Era propenso a hacer el caballito si el piloto se distraía un poco y hubo muchos accidentes y víctimas a causa de ello, iba pintado de color verde-obscuro, en las alas y el fuselaje llevaba pintado unas franjas de color rojo y en el timón de dirección, los colores de la República.

**A/P/J/G.**

## LA ESCUADRILLA QUE NUNCA REGRESÓ A SU BASE

# 2ª DEL GRUPO N.30 - La Garriga

### *Primera Patrulla*

| | | |
|---|---|---|
| *Capitán*<br>O.C. 8.11.38 D.O. 297 | Eustaquio Gutiérrez Ramírez | *Piloto*<br>O.C. 1.8.37. D.O. 186 |
| *Teniente*<br>O.C. 12.3.37 G.R. 83 | Teodoro Garrote Palomares | *Observador*<br>O.C. 8.9.37. D.O. 224 |
| *Teniente*<br>O.C. 5.8.37 D.O. 245 | José Gómez Gómez | *Piloto*<br>O.C. 15.5.37 G.R. 138 |
| *Cabo*<br>O.C. 28.2.38 D.O 52 | Juan José Ruiz Hernández | *Ador.-Bombardero*<br>O.C. 28.2.38 D.O. 52 |
| *Teniente*<br>O.C. 12.8.38 D.O. 206 | Antonio Nicolás Rós | *Piloto*<br>O.C. 1.8.37 D.O. 186 |
| *Teniente*<br>O.C. 12.8.38. D.O. 206 | Diego López Muñoz | *Ador.-Bombardero*<br>O.C. 13.2.37 D.O. 47 |

### *Segunda Patrulla*

| | | |
|---|---|---|
| *Teniente*<br>O.C. 12.8.38 D.O. 206 | Francisco Palma Palma | *Piloto*<br>O.C. 1.8.37 D.O. 186 |
| *Teniente*<br>O.C. 25.3.37 G.R. 86 | Miguel Mulet Alomar | *Observador*<br>? |
| *Teniente*<br>O.C. 16.10.38 D.O. 272 | Isidoro Nájera Montejo | *Piloto*<br>O.C. 6.8.37 D.O. 190 |
| *Cabo*<br>O.C. 30.11.37 D.O. 291 | Dionisio Onóro Escobar | *Ador.-Bombardero*<br>O.C. 30.11.37 D.O. 291 |
| ? | Antonio Arijita Jiménez | *Piloto*<br>O.C. 14.12.36 G.R. 351 |
| *Teniente*<br>O.C. 27.10.38 D.O. 284 | Martiniano Lubreras Borrega | *Ador.-Bombardero*<br>O.C. 13.2.37 G.R. 47 |

### *Tercera Patrulla*

| | | |
|---|---|---|
| *Teniente*<br>O.C. 12.8.38 D.O. 206 | Héctor de Diego Ortega | *Piloto*<br>O.C. 1.8.37 D.O. 186 |
| *Sargento*<br>O.C. 6.2.38 D.O. 85 | José Campos Prieto | *Observador*<br>O.C. 6.2.38 D.O. 85 |
| *Teniente*<br>O.C. 12.8.37 G.R. 83 | Ramón D'Ocón Rivera | *Piloto*<br>O.C. 24.2.37 G.R. 38 |
| *Cabo*<br>O.C. 17.2.38 D.O. 44 | Enrique Sans Medina | *Ador.-Bombardero*<br>O.C. 17.2.38 D.O. 44 |
| *Teniente*<br>O.C. 16.10.38 D.O. 272 | Luis Villalvilla Gascueña | *Piloto*<br>O.C. 28.5.37 D.O. 130 |
| *Cabo*<br>O.C. 28.2.38 D.O. 52 | Antonio Lizaga Miguel | *Ador.-Bombardero*<br>O.C. 28.2.38 D.O. 52 |

24 de diciembre de 1938-1980. - 42 Aniversario

***GLORIA A TODOS LOS QUE MURIERON EN ESTA GUERRA,***
***Y PAZ EN ESTA TIERRA A LOS HOMBRES DE BUENA VOLUNTAD.***

*José Gómez*

# ASÍ FUE Y ASÍ SUCEDIÓ

Al mediodia del 24 de diciembre de 1938, el personal volante se reunió con el Jefe de la 2.ª Escuadrilla del Grupo 30 de bombardeo ligero, con base en el Aeródromo de La Garriga, pues había llegado una orden para efectuar un servicio al frente de Balaguer, en las cercanías y pueblo de Fontllonga, y en donde el Jefe de E.M. del Ejército del Norte, Vigón, ordena la ruptura por Balaguer al Cuerpo de Ejército de Aragón, a un tiempo que dos Divisiones del Cuerpo de Ejército del Maestrazgo deben intentar avanzar por la orilla sur del recodo del Segre; se asigna a estas fuerzas mucha artillería los tanques disponibles y tres anticarros de La Legión Cóndor, era la línea del Noguera Pallaresa y tanto el 25, primer día de la ofensiva Nacionalista, como el 24, el 25 y el 26 no adelantan, el día 28 fue el que se inició sin mucho éxito.

Todo el personal de la Escuadrilla ya ha salido y está en el Aeródromo, los camiones de puesta en marcha, van de un lado a otro, poniendo en marcha los motores, al tiempo que los pilotos van calentándolos y los ametralladores prueban sus armas con ráfagas cortas, los pilotos, como antes hacían, no pueden probar sus ametralladoras de capó, pues se las han sacado a todos los aviones diciéndonos que hacían falta para los cazas, todos nosotros, pues, dependíamos de las ametralladoras del ametrallador-Bombardero, si éste es herido o inutilizado no hay con qué defenderse, en caso de ataque de la aviación contraria, como efectivamente, así sucedió.

Las nuevas máquinas voladoras, ya empiezan a despegar, una tras otra, primero el Jefe-Gutiérrez, luego el punto derecho, Gómez, a continuación Nicolás y así sucesivamente uno tras del otro, lanzándose hacia el espacio con su run-run lento y monótono, pues estos aviones RZ. (Natachas), tenían una velocidad de crucero de 190/km. por hora, aunque resistían bien un picado de 400 km/h.

Pronto fueron minúsculos puntos, destacándose sobre la masa de cúmulos que se amontonaban hacia el Oeste, asomando como una gigantesca montaña de algodón sobre el horizonte, aunque después y conforme llegábamos al objetivo el cielo se veía completamente descubierto y despejado, con visibilidad buena y el Sol nos venía de cara; me dio la sensación de que algo iba a pasar, pues ya sabíamos que ellos tenían mayoría de cazas en esta región y que también operaba La Legión Cóndor, con sus célebres Me-109, pero pensé todo saldrá bien, has estado en todas las ofensivas, Huesca, Brunete, Teruel, Garrapinillos, Belchite, Ebro, y en las Escuadrillas 3.ª del Grupo 25, en la Escuadrilla N.º 50, y en la 3.ª del Grupo 30, y ahora en esta no me va a fallar la suerte, y mirando hacia la izquierda iba constantemente viendo el avión del Jefe, pensando en la responsabilidad que tenía un Jefe de Escuadrilla, pues yo como punto derecho de él no hacía, como he dicho anteriormente, más que dirigir mi vista hacia su avión, pues bajo sus órdenes volaban nueve aviones y 18 vidas humanas, además nos dijeron que seríamos protegidos por los Moscas. (I.16). Dejemos que los aviones sigan volando y veamos sobre la protección de los Moscas, lo que dice

Meroño, en su libro *"En el cielo de España"* pág. 222, 223 y 224. **El último vuelo de los "Natachas".** - Hoy estamos a 24 de diciembre de 1938, día que poco se diferencia de otros invernales, cuando el sol alumbra a los grises campos con una luz melancólica, cual si su mirada estuviera presente.

El cielo tiene diáfana claridad, la visibilidad es infinita. Por el horizonte aparecen árboles desnudos; ningún soplo de aire ni el canto de los pájaros saludan este amanecer. Todo está inmóvil, solamente el rugir de los motores al paso de los aviones hace temblar ligeramente las ramas finas de las matas y éstas sueltan lágrimas de rocio que se pierden por la tierra seca sin cultivar.

Nuestras pérdidas son cada día mayores y la correlación de aparatos se hace más considerable. Nuestros aviones están ya cansados de tanta faena, no pueden hacer frente a los nuevos innumerables aviones fascistas, pero continuamos poniendo la cara.

Después de largo tiempo, hoy salen al aire los héroes de los combates de Teruel: los NATACHAS. Nosotros, en los MOSCAS, les damos protección. Hace tiempo que no salíamos al frente con estos lentos aparatos, se perdió algo la costumbre y por eso se complican las maniobras. A veces, por la diferencia en las velocidades, los dejamos atrás. Al virar sobre ellos, los pasamos y quedan solos por delante. Todo refleja el presagio de algo terrible, sentimos perseverante inquietud.

Curso noroeste, baja altura y poca velocidad. Despacio nos vamos acercando al entierro de los últimos NATACHAS. Delante, el pantano de Tremp nos devuelve los rayos de sol que en estas horas matutinas caen oblicuos sobre sus cristalinas aguas. Las escuadrillas de NATACHAS, como siempre, bien formadas. En ellas vuelan Sabreña, Gimenes, Barta, Pelayo, Rodríguez y otros de los pilotos que terminaron con nosotros el curso de la primera promoción; también hay pilotos nuevos.

Pasamos las líneas imaginarias del Frente: esta vez no se nos interpone la barrera de fuego antiaérea. Qué raro, después de lo de Teruel. José Puig, con la séptima escuadrilla, va encima de los bombarderos; quinientos metros más arriba nosotros, la sexta. La quinta de Pereiro y la cuarta de Arias cambian de lugar mil quinientos metros más altos que los bombarderos. Todo parece que favorece al cumplimiento del servicio.

Cuando ya perdimos el nerviosismo anterior y el vuelo parece más tranquilo, un gigante quejido de disparos, salidos de cientos de ametralladoras, cae encima de los NATACHAS. Al momento no sabemos de donde y tan inesperadamente aparecieron los "Fiats" enemigos. Es la primera vez en toda la guerra cuando estos nos sorprenden así. Nos descuidamos debido al exceso de preocupación, temíamos perderlos por debajo y los italianos se nos metieron por arriba.

Relámpagos temblorosos de balas trazadoras, después de rasgar el aire, entran en los cuerpos metálicos de los aviones de bombardeo rasante. El combate ocupa

muy reducido espacio. Los NATACHAS se apelotonan tirando la carga de bombas en el lugar que fueron cogidos para aligerar y mejor escapar. Ya libres del peso, los pilotos echan los aviones al abismo en descomunal picado, superior a la resistencia mecánica de sus hechuras, por lo cual van dejando el cielo sembrado de jirones de alas, fuselajes, empenajes, que se mezclan y arrollan con los paracaídas.

Detrás del enjambre que forman los petulantes "Fiats" los MOSCAS, también apelotonados, acuden a los puntos de mayor peligro para los NATACHAS, allí donde las colas de estos se encuentran acosadas por varios enemigos.

El espacio de retirada se va cubriendo de paracaídas, nuestros y enemigos. Intercambiamos severas y férvidas miradas con el rival en este duelo de persecución. Disparamos a quemarropa. No se puede ni disparar con precisión ni hacer la persecución prolongada, se tira al bulto, que pasa efímero por delante, sin mirar el colimador. Los dedos contraídos en las palancas disparadoras actúan cual mecanismo automático cada vez que un avión con la cruz pasa por delante.

Si los NATACHAS hubieran guardado la serenidad y mantenido la formación, la defensa sería más eficaz, pero ahora se han diseminado por todas partes y quedan abandonados a su propia suerte. Nuestros cazas combaten contra los aparatos enemigos en cantidad superior a la nuestra, en tres o cuatro veces. Haciéndose imposible la ayuda a los que se separaron.

Arriba, la enconada lucha continúa durante largo rato, cazas contra cazas; y en la retirada individual, casi raspando el suelo, los bombarderos caen abatidos, uno tras otro, por el fuego de las baterías antiaéreas y de los "Fiats" que todavía los persiguen por nuestro territorio sin que nada podamos hacer por ellos.

El duro combate se hace demasiado prolongado, pero, poco a poco, se va extendiendo más y más. Cada cual busca el momento para salir de la tremenda prueba con la mayor honradez posible sin dar síntomas de cobardía, guardando el honor.

El espacio conserva largo rato las coloridas serpentinas de humo trenzado que dejaron las balas trazadoras y los aviones quemados. De los veinte NATACHAS, han sido abatidos casi la mitad, los otros tampoco han llegado a su campo, han tomado tierra forzosamente en cualquier sitio. Hemos perdido también el MOSCA de Ángel García. Los italianos han dejado siete "Fiats". Descienden muchos paracaídas que el viento suave los lleva hacia territorio enemigo. Hasta en eso hemos tenido hoy mala suerte.

Este relato que acaban de leer, no se parece a la realidad ni por asombro. Comprueben cantidad de NATACHAS, que verdaderamente fueron al frente (9), con los del relato (20). Personajes que intervinieron (sus nombres), y los mencionados por el relator,... y... muchos MOSCAS para nueve MOSQUITOS que se los comieron los MOSCARDONES.

La escuadrilla de NATACHAS, sigue volando hacia el frente y la dejamos para

leer lo que dice Salas; en su libro, La Guerra de España desde el Aire; pág. 405 sobre ese día.

El mismo día 24, el 3-G-3 se apunta un notable éxito al deshacer una escuadrilla de once NATACHAS, de los que derriban nueve. Morato, logra tres de las victorias. Según Larios volaban sobre Cap de la Serra en protección de Ju-52 y Savoias, cuando a unos quinientos metros más bajos, encontraron once Papagayos, que llevaban muy por encima una fuerte escolta de RATAS. Estos probablemente vieron tarde a los "Fiats", pero, siempre, según Larios, se comportaron de forma inexcusable, que añade: "los bombarderos, al ver que los Fiat se les echaban encima sin que la escolta cumpliese con su misión, perdieron confianza, picando como locos, desperdigándose hacia el abrigo de la sierra, su mejor defensa en un caso de estos, en desigualdad de condiciones". Como antes en Brunete, Morato destruye por segunda vez una escuadrilla completa de NATACHAS. En este combate, de una manera tonta, cae el capitán Mendizábal, Jefe de la 7-E-3, al que sucede en el mando Allende (del 2-G-3) y provisionalmente Velasco; Mendizábal se arroja en paracaídas y es hecho prisionero, siendo asesinado más adelante. Aparte de Morato, abaten aviones Velasco (dos), Larios, Ruibal y Recasens (este del 2-G-3) agregado. Tres días antes Lacour había derribado otro NATACHA.

Este mismo día 24, la 3.ª Escuadrilla de RATAS da por terminada la misión de defensa del puerto de Barcelona y se incorpora al frente. Al día siguiente Zarauza y Bravo llegan de París y hablan de la compra en Estados Unidos de un monoplano velocísimo, (tampoco iban 11 NATACHAS, ni fueron derribados 9).

Sigue el relato, sobre lo mismo, de Patrick Laureau cuyo colaborador de él, Santiago Capilla, (D.C.E.P.), fue Jefe, el último, de la Escuadrilla n.º 50, independiente y cuyo punto derecho también lo fue Gómez., pág. 169.

A las 14.45 horas, 19 MOSCAS de las 6.ª y 7.ª escuadrillas salen para proteger una escuadrilla de pobres R-Z (NATACHAS) que se encuentran en el frente. De nuevo, tres escuadrillas de "Fiats" están en los parajes, y antes de la intervención de los MOSCAS, cuatro NATACHAS (sacrificio...) son derribados, contra un solo "Fiat" agresor, que los valientes ametralladores consiguen derribar. Eustaquio Gutiérrez, jefe de la 2.ª escuadrilla del Grupo 30, fue hecho prisionero con su observador Garrote; Antonio Nicolás y Diego López resultaron muertos; Gómez-Ruiz se estrellaron sobre una montaña quedando muy mal heridos; el cuarto aparato dejó su tripulación saltar en paracaídas entre las dos líneas del frente. El quinto avión seriamente tocado, pudo llegar en líneas propias, con su tripulación herida (piloto, Hector de Diego, tripulante, Campos Prieto. El Jefe de una de las escuadrillas de Moscas justifica su no-intervención, alegando que los Fiats se encontraban demasiado separados para permitirles intervenir eficazmente, lo que no será considerado como una excusa valedera. El Jefe de la escuadrilla será destituido de su mando, hecho único ocurrido en la Aviación Republicana durante toda la guerra. Esta jornada se soldará por un neto déficit dentro de las filas republicanas. (En total y como se verá más adelante, cayeron 6

BIBLIOTE
Ateneo Español de

aviones de la formación de 9, en que constaba la escuadrilla de los NATACHAS).

De repente el Observador del Jefe, (Garrote), nos indica haciéndonos señas con la mano, hacia adelante y hacia abajo que tenemos el objetivo delante y llegamos al mismo, hacia las tres de la tarde aproximadamente y a una altura de mil metros, esta altura que marcaba el altímetro del avión, no era la real sobre el objetivo, pues el del avión, había sido puesto a 0 en La Garriga y como Fontillonga, se encuentra a unos cuatrocientos sobre el nivel del mar, calculo que sobre el mismo volábamos a unos seiscientos metros, entramos por el Sur y por patrullas, una detrás de otra, para salir un vez efectuado el bombardeo, el cual fue excelentemente efectuado, con el ya clásico rosario de explosiones, en viraje hacia la derecha y emprender el regreso a la base; pero no nos dimos cuenta, ni nos imaginamos, que pudiera pasar algo, pues lo peor ya había pasado, o sea, el bombardeo, que era, donde había más peligro de antiaéreos y de encontrar la caza enemiga, para impedir el mismo.

Pero de golpe y porrazo, y pasada la sorpresa, los antiaéreos que estaban al Norte de Fontllonga, (posible las baterías de la Legión Cóndor), reaccionaron con un fuego antiaéreo brutal y su precisión de tiro es formidable. Los aviones se bambolean por la expansión de las explosiones. Las granadas de mediano calibre explotan tan cerca de nuestra formación, que instintivamente, hacemos movimientos para ocultar la cabeza detrás del fuselaje. es un instinto propio del que ya ha visto o sufrido los efectos de las esquirlas de una granada en otras ofensivas anteriores; y estas de pronto, paran, (señal de que se acercan los cazas), pero no sin antes ver, como dice Villalvilla, punto izquierdo de la última patrulla, ver caer, a Gómez-Ruiz, por efecto del impacto de una granada antiaérea.

Gómez, de lo que recuerda és, que sintió un dolor en el tobillo del pie, como si le abrieran el hueso y otro como un latigazo en la cabeza, llevo instintivamente la mano a la cara, pues algo tapaba mi visión, veo que es sangre, también noto el olor fuerte de la gasolina, me viene de frente y resbala en el chaquetón de cuero; me asusto, pues había visto a otros morir quemados por la gasolina; cosa horrible debe ser; corté el contacto, puse el avión en línea de vuelo, le dije a Ruiz, por el tubo de goma, (la comunicación, entre piloto-bombardero, se hacía a través de un tubo de goma y había que gritar bastante para entenderse); que se preparara para el choque y Gómez perdió el conocimiento; según relato de los del Ejército de Tierra, el avión chocó y capotó en la cúspide de la Montaña de San Martín, (cerca de Alós de Balaguer), y donde se forma una quebrada había una cueva, (todavía está), donde se guarnecían los soldados del frente, los cuales —los que nos recogieron y a lomos de mulas, nos bajaron hasta el primer puesto de socorro, situado en la Iglesia de Alós de Balaguer, cuando Gómez, recobró el conocimiento, era pasada la media-noche, (Noche-Buena)—; nos hicieron las primeras curas y nos dieron un calmante, pero debido a la gravedad de las heridas y magullamiento general, hacia la madrugada nos trasladaron a Artesa de Segre, donde el Doctor-Cirujano, Don Julián Fuster, Jefe de Sanidad del 18 Cuerpo de Ejército nos hizo una cura más profunda, nos inyectó, creo, que

morfina, y los dolores que teníamos y el sueño que no podíamos conciliar, vino como por encanto; Ruiz tenía la pierna completamente deshecha y acribillada por la metralla, el pobre también sufría lo suyo, decían los que nos bajaron, que no hacía más que gritar, llamándome, creía que estaba muerto.

Al día siguiente 25, fuimos trasladados al Hospital de Aviación, situado en la Clínica Platón de Barcelona.

A Ruiz le amputaron una pierna, a ras de ingle; al terminar la guerra, fue puesto en libertad, pero lo volvieron a detener en Madrid, en un interrogatorio (algo debió pasar) Ruiz pegó con la muleta a un policía hiriéndolo y como consecuencia, murió en manos de los mismos.

A Gómez, lo operaron del pie extrayéndole la metralla que tenía y en la operación de la cabeza (pues sufrió fractura de la base del cráneo), parece que hubo complicación y le extirparon los oídos; perdió totalmente la audición; lleva 42 años sin oir.

Y al parar la A.A. entran raudos los Fiats, disparando contra los Natachas, y siempre según Villalvilla-Lizaga, el segundo en caer és Gutiérrez-Garrote, los cuales fueron heridos derribados y hechos prisioneros y trasladados a un hospital de Zaragoza, donde según me cuentan, la gente iba a verlos, como bichos raros, no en balde había corrido la voz de que habían dos aviadores "Rojos", Nicolás-López murieron en el acto, al hacer explosión el avión éste cayó en mil pedazos.

Palma-Mulet, junto con Villalvilla-Lizaga, continuaron en formación, mas Palma se separó y tuvo que tomar tierra donde pudo. Parece ser que aterrizó cerca de Tárrega.

D'Ocón, se tiró en paracaídas, cayendo entre las dos líneas dislocándose un hombro, y no fue rescatado hasta el día siguiente por las fuerzas gubernamentales; su tripulante Sanz-Medina, se quedó dentro del avión, seguramente por estar gravemente herido y el aparato junto con él, cayó en la represa de Camarasa.

Héctor de Diego-Campos, tocados y heridos, aterrizaron en los llanos cerca de Cervera. Campos todavía, hoy día, tiene una bala en el cuerpo.

Arijita-Lumbreras, lograron llegar al aeródromo de Vic, por pasarse o confundirlo con el de La Garriga.

Los únicos, que aterrizaron en La Garriga, fueron, Villalvilla-Lizaga, y Nájera-Onóro; Nájera al final de la guerra se refugió en Rusia, y murió en este país luchando contra los alemanes.

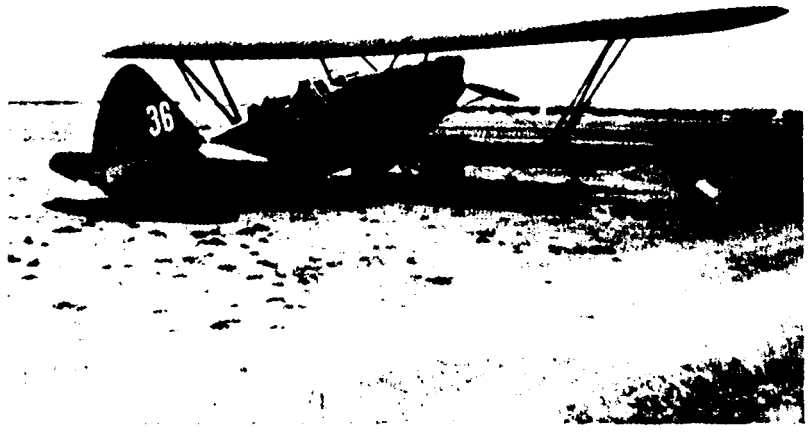
Al terminar esto, he recibido en este momento carta de Lizaga, tripulante de Villalvilla, que por considerarlo interesante, transcribo a continuación. Dice Lizaga: Eustaquio Gutiérrez, junto con su Jefe de Estado Mayor, Teodoro Garrote, anunciaban en la pizarra los nombres de las tripulaciones para el servicio de ese día, con la siguiente composición: 1ª Patrulla: Eustaquio Gutiérrez-Teodoro Garrote; a la derecha, José Gómez-Juan José Ruiz

Hernández; a la izquierda, Nicolás-Diego López. 2.ª Patrulla: Francisco Palma-Mulet, a la derecha, Arijita-Martiniano Lumbreras; a la izquierda, Isidoro Nájera-Dionisio Onóro. 3.ª Patrulla: Hector de Diego-José Campos; a la derecha, Ramón D'Ocón-Enrique Sanz; a la izquierda, Luis Villalvilla-Antonio Lizaga. El objetivo de este servicio era el pueblo, denominado Fontllonga, situado en la cuenca del Noguera-Pallaresa, al sur de Tremp y al Norte, no muy lejos del embalse de Camarasa. En el momento de aproximarse al objetivo, las tres y veinte de la tarde, muy visible ese día, por las escasas brumas sobre el río, se produjo, con el correspondiente alaveo, la alarma de aviones enemigos; a pesar de ello, nuestro Jefe siguió adelante, todos detrás de él y se cubrió el objetivo, con las bombas que transportaba la escuadrilla, pero desgraciadamente, también con algunos aviones y tripulantes. Las tres Escuadrillas de aviones Fiats, que nos atacaron, lo hicieron de frente, en el momento mismo de iniciar el viraje; la 1.ª Patrulla, fue la más afectada Guti y Garrote, heridos, salieron del avión en paracaídas, cayendo en terreno enemigo y hechos prisioneros. El punto derecho, Gómez Ruiz, consiguió ganar nuestras líneas y a pesar de estar los dos heridos, aterrizaron como pudieron. El punto izquierdo Nicolás-Diego López, también consiguieron ganar nuestras líneas, pero se estrelló en el suelo con los dos tripulantes dentro del avión. Nicolás murió en el acto y Diego López, también. Simultáneamente al ataque de la 1.ª Patrulla, caía sobre las otras dos una lluvia de aviones enemigos y en ese mismo momento, pudimos apreciar al primer Fiat, que se precipitaba sobre el suelo; este avión fue derribado por Mulet o Lumbreras, o tal vez por la acción conjunta de ambos, ya que se produjo cuando los aviones pilotados por Paco Palma y Arijita se dirigían hacia tierra en un picado muy pronunciado perseguidos por cazas enemigos; el primero, con varias y graves averías en el avión y los dos tripulantes con heridas leves, tomaron tierra en zona leal; el segundo, que durante algunas horas lo habíamos dado por perdido, dio señales de vida desde la base de Vic, donde había aterrizado, con la tripulación Arijita-Lumbreras sanos y salvos. El tercer avión de la segunda patrulla con Nájera-Onóro, se incorporó a la 3.ª al mismo tiempo que el punto derecho de la misma D'Ocón-Enrique Sanz se precipitó verticalmente hacia tierra, sepultando con sus restos el cuerpo del Observador, Enrique Sanz, que en aquel servicio llevaba la cámara fotográfica; D'Ocón, bajó en paracaídas y desplazado por el viento cayó entre las dos líneas de fuego. El Jefe de la 3.ª Patrulla, Héctor de Diego, también tuvo que hacer un aterrizaje forzoso en zona propia con el observador José Campos, herido, que momentos antes había derribado un segundo Fiat. Sólo quedamos en el aire Villalvilla-Lizaga y Najera-Onóro, que al pegarse a nosotros, tal vez salvamos la vida los cuatro tripulantes.

De la protección de los Moscas a la Escuadrilla de Natachas. Siempre los tripulantes de Natachas, hemos manifestado nuestro recelo y preocupación por la protección de los Moscas y yo creo (opinión de Lizaga), que hay razones que fundamentan estos dos factores. La diferencia de velocidad, determina, que los Moscas tengan que realizar grandes círculos para no perder al protegido y esto lleva consigo, que como no haya una perfecta coordinación entre las Escuadrillas

protectoras, para que una de ellas esté siempre a la altura del protegido, necesariamente han de producirse vacíos que pueden crear situaciones muy peligrosas.

Según rumores que circularon por aquél entonces, parece ser, que cuando los Jefes de Escuadrilla de Moscas dieron el parte de servicio, no se habían enterado de lo que les había ocurrido a sus protegidos, por lo que al parecer, hubo palabras fuertes, por parte del Estado Mayor y hasta se habló de sanciones a los dos Jefes de Escuadrilla de Moscas.




*El RZ "Natacha", aparato del Jefe de Escuadrilla Alfredo Cervera.*

...Aquella misma noche del día 24 de diciembre de 1938, yo (Lizaga), fui a Barcelona, para dar mi versión de los hechos ocurridos en compañía del 2º Jefe de Escuadrilla, García Migallón. Cuando en el Estado Mayor de Fuerzas Aéreas de Barcelona, yo exponía esta esta misma versión ante el Comandante Armario, éste me miraba muy fijo con un rostro que no era el de costumbre y aunque no respondió a mis palabras, me dio la impresión que con su mirada confirmaba cuanto le estaba diciendo.

Total, seis aviones derribados; dos tripulantes, heridos, derribados y hechos prisioneros, (Gutiérrez-Garrote); tres muertos, (Nicolás, López y Sanz-Medina); seis heridos, (Palma, Mulet, Hector de Diego, Campos y Gómez, Ruiz, estos dos gravemente heridos); D'Ocón, que se dislocó un hombro al tirarse en paracaídas; Villalvilla y Lizaga, que junto con Nájera y Onóro, fueron los únicos que llegaron y aterrizaron en el Aeródromo de La Garriga; Arijita y Lumbreras, que se confundieron y aterrizaron en el Aeródromo de Vic... ASÍ FUE Y ASÍ SUCEDIÓ...

*Colaboraron en este relato: Gutiérrez, Garrote, Villalvilla, Lizaga, Lumbreras, Mulet, Héctor de Diego, Onóro, Campos, D'Ocón, ya fallecido, y con información complementaria y busca de datos, mi buen amigo Basilio García (Farifain), a todos ellos, mi más afectuoso agradecimiento y a los que dedico este mini-relato.*

***José Gómez***

# RETAZOS DE HISTORIA

He leído en varios libros que tratan de cuestiones de la aviación durante nuestra guerra, la descripción de un hecho ocurrido en aquella época y cada uno de los autores le da una versión diferente, sin que ninguna se ajuste a la realidad. Yo no dudo de la buena fe de los escritores de esos libros, pero me imagino que tienen que valerse de informaciones que no son fáciles de comprobar y que algunos "informadores" dejen correr su fantasía. En lo que afecta al hecho en cuestión, yo puedo describirlo tal y como sucedió, puesto que fui un testigo presencial. Se trata de la pérdida de un Fury que pilotaba nuestro malogrado amigo Félix Urtubi en el frente de Extremadura, a fines de agosto o primeros de septiembre de 1936.

En esta fecha, varios aviones Breguet XIX de mi escuadrilla, así como de otras unidades, habían formado un grupo que prestaba servicios en el frente de Extremadura y que tenía como bases, Herrera del Duque, Castuera y Don Benito; el personal de tierra que los atendía era escasísimo; así, el Jefe del Aeródromo de Getafe me encargó que formara un grupo de personal, mecánicos, ayudantes y armero y todo lo necesario para atender aquellos aviones y saliera inmediatamente para Don Benito. En un camión, salimos unos veinticinco, al pasar por Castuera donde hicimos noche, nuestro grupo sufrió una grave peripecia que le disminuyó de catorce de sus componentes, (siete muertos y siete heridos que describiré otro día). En Don Benito encontramos los aviones que prestaban servicios en aquel frente y había también dos Breguets XIX averiados y un Fury que pilotaba mi amigo Urtubi. Este avión tenía las palas de la hélice agujereadas de las balas de las ametralladoras que "debían" tirar a través de la hélice. Antes de empezar la guerra se habían recibido tres de este tipo, pero sin armamento y nuestros armeros les montaron ametralladoras y sea que no estuviesen bien sincronizadas o bien por una u otra causa, el caso, es que la hélice que era de madera estaba agujereada. Informé a Madrid y me dijeron que habían encargado tres hélices a Alicante y que me enviarían una lo más pronto posible, mientras tanto, ordené al mecánico que no pusiera el motor en marcha hasta que llegase la nueva hélice. Un par de días después vimos venir hacia nosotros un avión enemigo, creo que era un Heinkel, en aquel momento solo había en el campo los dos Breguets averiados y el Fury que estaba un poco retirado de cerca de la vía donde yo me encontraba, como no había en los alrededores nada para esconderse y como no estábamos lejos de la estación del ferrocarril corrimos a guarecernos debajo de unos vagones cerrados que había en una vía muerta. El avión pasó sin bombardear, afortunadamente para nosotros, pues si lo hubiese hecho los "abrigos" que habíamos escogido eran vagones cargados de explosivos, lo supimos después. Unos minutos después de haber pasado por nuestra vertical, viró y volvió hacia donde había venido. Justo al volver a pasar la vertical, vimos que el motor del Fury se ponía en marcha, corrí hacia un coche que estaba cerca para que me llevara a donde estaba el avión pero cuando llegamos el Fury despegaba y tomaba altura en dirección del Heinkel,

increpé al mecánico por haberlo puesto en marcha, pero me dijo que le había ordenado Urtubi y también amenazado. Pasaban los minutos y nosotros escrutábamos el horizonte para ver la silueta del Fury que volvía, pero ello no se producía y pasado el tiempo prudencial telefoneé a las otras bases por si acaso hubiera ido allí, pero como no había ido, di cuenta a Madrid de lo sucedido. Un par de días más tarde y a la hora en que venían a aterrizar los aviones del servicio, vi a un campesino con un burro que se disponía a atravesar el campo, envié a un soldado para que le hiciera desviar, pero lejos de hacerlo venían los dos charlando amistosamente, cuando estuvieron al alcance de mi voz, me dirigí al soldado diciéndole, si era esa la forma de interpretar las órdenes y entonces el "campesino" me dijo: "si no me queréis aquí me vuelvo con los fascistas", el corazón me dio un vuelco, pues reconocí bajo aquel disfraz al amigo Urtubi; nos abrazamos y nos contó su odisea.

Al pasar el Heinkel se encontraba él y el mecánico cerca del Fury y se escondieron en unos arbustos de al lado y al verle volverse realizó la idea de que con mayor velocidad que él, podría darle caza en pocos minutos, seguramente antes de entrar en terreno enemigo, en cuanto a la hélice, creyó que aguantaría ya que fue él, precisamente el que voló con él la última vez. Ganó altura rápidamente y cuando se disponía a ametrallar, oyó un gran estrépito en el motor, vio como este se desprendía de la bancada y él se encontró en el aire sin haber hecho nada para salir, no tuvo mas que tirar de la anilla del paracaídas. Al bajar, miró a sus alrededores, vio a lo lejos una ciudad que debía ser Mérida y algunos pequeños poblados alrededor, pero no vio ninguna persona, cayó en una huerta y cuando estaba recogiendo el paracaídas, vio a un hombre que venía hacia él, corrió a refugiarse detrás de un pequeño muro y el hombre que venía desarmado, le dijo que no tuviera cuidado que era republicano, pues resultó ser un Alcalde Pedáneo de una de aquellas aldeas. Le informó que era terreno enemigo pero que él le escondería en una cabaña que tenía lejos de todo camino y que solamente había que tener cuidado con las patrullas, que de vez en cuando vigilaban, pues el frente en aquella época no era una cosa contínua. Ese mismo hombre le proporcionó lo necesario para que pasara a nuestra líneas, es decir, un pantalón de pana, ni corto ni largo, como usan los campesinos de allí, una camisa de lienzo moreno, unas alpargatas y algo para la cabeza; (no me acuerdo si era una boina o un pañuelo que suelen usar también algunos campesinos). Le dio un borriquillo con aguaderas llenas de hortalizas, pues si encontraba alguna patrulla sería un campesino que vendía su mercancía por los poblados aquellos. Esta fue la versión que nos dio Urtubi. Inmediatamente informamos a Madrid y nos dijeron que le enviáramos de toda urgencia. Por la tarde, salía un tren para Madrid y como quedaban un par de horas y para festejar el acontecimiento, le llevé a una bodega de un amigo, que era un pequeño cosechero ya que a Urtubi "le gustaba un traguito". No bebimos mucho, pero aquel vinillo dorado cuando se bebía fresco disimulaba bien sus dieciséis o diecisiete grados, así que cuando le dejé en el tren ceceaba un poco. Ese verano de 1936 fue bastante caluroso, nosotros dormíamos en el campo sobre la

hierba y había avisado en la estación el sitio donde dormía, por si acaso me avisaban ya que utilizábamos el teléfono de la estación con frecuencia para asuntos oficiales. Es así, que a media noche vino un mozo a buscarme diciéndome que me llamaban de una estación, creo que era Almadén. El que me llamaba era el jefe de la milicia de aquel pueblo para decirme que en un control que habían hecho en el tren habían encontrado a un individuo que no quería obedecerles y decía que era el célebre Urtubi y que venía de Don Benito. El nombre de Urtubi era célebre ya que la hazaña de escaparse de la otra zona con un avión y todo lo que pasó fue publicado por nuestra prensa. No concordaba aquel héroe de leyenda con aquel hombrecillo sin afeitar de varios días y de aspecto insignificante. Le dije al jefe que me lo pasara y efectivamente cuando reconoció mi voz me dijo "estos c. me han despertado en el tren amenazándome con sus escopetas y me han quitado la pistola" yo le apaciguê diciéndole que esos hombres cumplían su cometido y que no se preocupara que le ayudarían, le dije que me pasara al jefe y le dije que efectivamente era Urtubi que tras un acontecimiento determinado tenía que cumplir una misión y para ello debía acompañarle alguien a Madrid para que no le molestasen y así llegó sin novedad. Como el enemigo se acercaba hacia Don Benito tuvimos que evacuar el campo, nos trasladamos a Herrera del Duque y después a Cabeza del Buey y estando en este campo se nos incorporaron tres Nieuports pilotados por Urtubi, Colón de la Aeronáutica naval y otro que no recuerdo el nombre y que era de origen mecánico como Urtubi. Estuvieron pocos días con nosotros, fueron llamados para Madrid, pues era en los días negros de Talavera y fueron derribados los tres, según supe después.

*París, agosto de 1982* **A. Borge**

---

# AVISO

*La Junta Nacional de ADAR, ha votado y aprobado en la última junta ampliada, la confección de un Cuadro de Honor, para que constantemente nos recuerde los nombres de los compañeros muertos, en el cumplimiento del deber durante nuestra Guerra Civil. Asimismo tendrán cabida en él, todos los muertos en campos de concentración, fusilados y los muertos en la segunda Guerra Mundial defendiendo la democracia.*

*Por ello, se ruega a todos los afiliados en ADAR, se sirvan darnos datos, nombres, especialidad y circunstancias de su muerte.*

*Esperamos estos datos de quienes puedan darlos, a la mayor brevedad posible.*

Gracias

# COSAS DE BENITO GARRIDO

*Recuerdo que en los tiempos en que era un muchachito, leía en el periódico que compraban en casa por las noches, y en las cabeceras de aquéllos que se exhibían para la venta en los puestos y kioscos de la barriada, todas las noticias que se referían a aviones y aviadores, cualquiera que fuese su origen. Pero hubo una información que por varios años, en época veraniega, publicaban con fotos y lujo de detalles; era la prueba que entonces llamaban "Vuelta a España".*

*Se iniciaba ésta, en la base de hidros de Los Alcázares, y terminaba luego de diversas peripecias y averías en el lugar de origen; (los que no, se quedaban por el camino, claro).*

*Lo que se refiere en esta ocasión, está también relacionado con Benito Garrido y es anécdota que se la oí referir al mismo, cuando estábamos detenidos en La Ribera a la espera de pasar por los juzgados que fueron establecidos en ésta base y escuela, antes de destinarnos a la Provincial de Murcia, desde la que nos trasladaban a distintas prisiones, según nuestra suerte que desconocíamos de quien dependía.*

*La Vuelta a España, no recuerdo si se llegó a efectuar con otro tipo de aparato, pero en esta ocasión la daba una escuadrilla de hidros "Dornier". La formación era mandada por el entonces famoso aviador Ramón Franco. En la competición a que hoy nos referimos, formaban un nutrido grupo de oficiales aviadores con Franco como jefe y el último en la escala de vuelo de aquella Base; el Cabo Benito Garrido.*

*Todos los aparatos habían sido puestos a punto y probados. Llegado el día de la partida, los hidros fueron cargados con los necesarios auxilios para mantenimiento de las unidades en vuelo. Y formando parte del lastre, iban los equipajes de cada tripulación.*

*Es ya la hora de iniciar la vuelta. Sobre el espejo de aguas del Mar Menor, después de mucha agitación en la despedida de familiares y bochinche en el calentamiento de los motores, comenzaron a deslizarse los pesados aparatos, moviéndose en primer término el del jefe, el que, una vez en el aire, teóricamente, marcharía conteniendo prudentemente el vuelo, mientras los demás se esforzarían para alcanzarle y unírsele en la formación.*

*En el aire todos los componentes menos uno. Se dedicaron a poner proa hacia la base y dar vueltas por encima haciendo tiempo, en espera de que el que seguía abajo mareando como cualquier barquito incapaz de volar, lograra unírseles.*

*También el cabo Garrido estaba en el aire hacía rato. Sólo quedaba abajo el hidro del jefe y como pasaba el tiempo y no despegaba, se hicieron las señales oportunas y se tiraron los oportunos botes de humo indicando la dirección del viento.*

*Al parecer, el hidro del jefe no podía volar y desde el muelle, viendo amerizar al último que bajaba, preguntó: —¿Aquél aparato, de quién es? —Es el del Cabo Garrido, le contestaron. —Bueno, pues vamos a cambiar de avión, para que él vuele en el mío—, dijo pensando sin duda en hacer fracasar al último punto. Después de hecho el cambio, vuelta a deslizarse por el Mar Menor. Otra vez al cabo de varios minutos, todos arriba. Todos menos uno. Y el que faltaba otra vez, era el jefe de la formación, el Comandante Franco.*

*El Cabo Garrido, que pilotaba el avión que minutos antes había desechado el jefe, también estaba en el aire, para mayor furia de aquel malhumorado aviador.*

*Nuevas vueltas sobre la base, en tanto el jefe suda y jura porque no puede sacar el hidro del agua. Unos minutos más y nuevos botes de humo para que regresen todos los hidros.*
*El jefe grita descompuesto haciendo gala de aquel mal genio que le adornaba, al decir de quienes le conocían, —Este avión no sube porque está sobrecargado. Que venga uno y lleve nuestro equipaje. —A ver, sugiere uno de aviesas intenciones, —que lo pasen al aparato del Cabo. Y al hidro de Garrido fue a parar el equipaje del hidro enseña. Si el cabo no consiguiera volar, nada importaba. En el aire estaría toda la crema elegida, para lucirse ante las autoridades en cada escala. A nadie le extrañaría que "la ovejita negra" estuviera ausente de la formación.*

*Así las cosas, se da una vez más la orden de partida. Comienzan a rugir los motores y los aparatos a deslizarse sobre el agua. Ya logró subir el jefe. A continuación van subiendo los restantes y se van aproximando para integrar la formación. Alguna vez el Comandante mira hacia atrás y a sus costados identificando a los puntos. ¡Que felicidad, la vuelta va a ser un éxito!*

*Los profanos no van a reparar quizá por desconocimiento de los hechos y técnica de vuelo, que el aparato enseña va casi vacío. Por entonces la gente estimaba que la calidad del piloto estaba dada por el grado de mando. Cuando habían transcurrido varios minutos de vuelo el Comandante volvió a pasar revista a la formación y entonces se dio cuenta con sorpresa, que estaba completa. Como si ignorara lo sucedido por su voluntad, preguntó a sus acompañantes de tripulación, quien era aquel punto que volaba al final en el ala izquierda.*

*—Es el Cabo Garrido, mi Comandante; —fue la respuesta— y el jefe calló como un zorro comiéndose la rabia de verse ámpliamente sobrepasado por el último de la escuadrilla.*

*El sabroso comentario, queda para los conocedores del arte de volar. El Cabo Benito Garrido, voló el aparato que Ramón Franco no fue capaz de despegar, y además lo hizo llevando a bordo el equipaje de su tripulación más el de la tripulación del avión enseña.*

**J. Marcote**

# UN AVIADOR-POETA EN EL CAMPO DE ARGELÉS

El arte, es el alma de la humanidad. Es perenne. Cuando los pueblos desaparecen, queda su arte en todas sus manifestaciones. De cualquier circunstancia favorable o adversa, el arte —y muy especialmente el poético— extrae la temática de su inspiración.

Así ocurrió en el campo de concentración de Argelés Sur Mer, cuando estábamos sumergidos en la búsqueda de soluciones a las más perentorias necesidades, que prácticamente eran de supervivencia. Había poetas natos, teóricos o empíricos indiferentemente, que haciendo abstracción de nuestra trágica situación y hasta inspirándose en ella, seguían acompañados de su Musa. A esos vates, les salían las rimas con tanta naturalidad como si hubiesen estado en un lecho de rosas.

El campo de concentración de Argelés ya no existe, pero las odas y los poemas que se inspiraron allí, quedaron. Son algo permanente e inmutable, de constante vigencia.

Hay un poema, fruto de la inspiración de uno de nuestros compañeros de aviación —siento no recordar su nombre— que me gustó mucho, el cual creo que todavía lo recuerdo bastante bien. Con sencillez, acierto y belleza, expresa cabalmente la nostalgia y dramatismo de aquel momento. Confío que mi memoria sea lo bastante fiel, pero si hay algún lapsus que se me disculpe. Dice así:

*El mistral puso en las olas*
*gaviotas de espuma blanca,*
*el sol se bebió la bruma*
*y dibujó en la cabaña,*
*sobre la sucia miseria*
*su alegre sonrisa clara.*

*Él, tan libre en el mundo,*
*nosotros tras la alambrada.*
*TRAS ALAMBRADAS DE ESPINOS*
*ÁNSIAS DE VOLAR NAUFRAGAN.*

*Sentado sobre la arena*
*sucia de papeles y de latas,*
*los ojos se marchan lejos, lejos...*
*donde cielo y mar se abrazan.*

*Un bando de aves marinas*
*me dice adiós con sus alas,*
*y pone rumbo hacia un barco*
*que se pierde en la distancia.*

*Si el cuerpo, como el deseo*
*¡pudiera batir sus alas!*
*TRAS ALAMBRADAS DE ESPINOS*
*ÁNSIAS DE VOLAR NAUFRAGAN.*

*Al sol, es lengua de fuego*
*la bayoneta calada,*
*y una brasa los zarcillos*
*del negro que monta guardia.*

Todos los que estuvimos allí, entre febrero y marzo de 1939 y tenemos la suerte de todavía estar aquí, no podemos por menos que reconocer que el poema de nuestro inspirado compañero, expresó fielmente nuestro estado anímico y nuestros anhelos: Volar, escaparse hacia lugares más promisorios, otros horizontes, etc.

Ahora que ya todo pasó, queda sólo el recuerdo, una pesadilla que durará mientras nosotros duremos. Pero después, mucho tiempo después, quizás para siempre, seguirá teniendo vigencia por la obra de los poetas que supieron plasmar en sus versos aquellos aciagos días.

Felicito al aviador-poeta, autor de nuestro poema, deseando que ¡ojalá! todavía se encuentre entre nosotros, rodeado de las Musas que lo inspiran.

**Ricardo Domingo y Bochaca**
Capitán de Aviación

---

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

# Unidos sobre el cielo del Ebro

Después de los muchos años pasados, no podemos por menos que recordar la hermandad y unidad que teníamos, que nos sirvió en aquel entonces para salir victoriosos, a pesar de la superioridad numérica del enemigo. Gran ejemplo de esto lo fueron nuestras unidades combativas y en especial la Escuadra 11.

La labor de la "Escuadra 11" en la dilatada batalla del Ebro, ha sido una labor honrosa y difícil, en la que la Escuadra entera puso en prueba su temple de acero, aprendió duras lecciones y reconquistó difíciles victorias.

Los "Chatos", en los ametrallamientos y combates; los "Moscas" en las batallas aéreas y en los servicios de protección, y los "Katiuscas" y "Natachas" con sus acertados bombardeos, demostraron igual heroismo, un mismo espíritu de combate y de aceptación callada de los sacrificios.

Tanto Comas como Zarauza estaban orgullosos de sus pilotos que sabían orientarse en una misma lucha, se unieron aún más sobre el cielo del Ebro, la sangre de los pilotos ha caído en ocasiones unida, confundida en un mismo gesto de Gloria.

Así cayó el "pequeño" Luis Margalef, de la escuadrilla de "Moscas" que mandaba Bravo, lanzado detrás de un "Fiat", clavándole sus ametralladoras hasta la muerte, y Rafael Belda, el inolvidable héroe de los "Chatos" y guía y jefe de la veterana "Patrulla campesina". Y José García, el madrileño de la cuarta escuadrilla de "Moscas", en choque contra un "Messerchmidt" alemán.

Así Rubéns, con el pecho atravesado, pero salvando su "Chato", con un aterrizaje heróico, desangrándose a chorros, y así perdió dos dedos Pallarés, orgullo de la escuadrilla del "seis doble", que no quiso volverse sin derribar un "Messerchmidt".

Así, confundidos en una misma bandera heróica, unidos en un mismo impulso de audacia y de sacrificio, pereció en un ametrallamiento nocturno Walter y cayó el valiente Sánchez López, y resultaron heridos Sayós, que acababa de pasar de los "chatos" a los "moscas", y Paredes, el antiguo tornero de Sagunto.

Así la "Escuadra 11" unió su sangre en el cielo agitado de la batalla del Ebro; así unidos, sin pequeñas rencillas ni injustos recelos combatieron contra el único rival que ensuciaba el cielo de España; contra el enemigo, contra la aviación extranjera al servicio de los sublevados.

Y en la batalla aérea del Ebro, como en la terrestre, el enemigo, —como todas sus chuladas hojas, de su superioridad numérica— fue derrotado moral y materialmente.

Ellos arrojaron unas orgullosas proclamas calificándose a sí mismos, con su sentido verdaderamente "imperial" de la modestia, como "dueños del cielo del Ebro" y afirmando que "si la infantería roja había logrado pasar el río, no sucedía lo mismo con la aviación, que se tenía que conformar con asomarse a la orilla.

A esto respondió la Escuadra 11, no con palabras vacías, sino con hechos audaces de los "chatos" y los "moscas", que no solamente cruzaron el Ebro y sus sierras que le rodean en estos lugares, sino que se adentraban en el terreno enemigo, llegaban hasta la Cenia y otros aeródromos del enemigo, ametrallaban sus aeródromos y demostraban al Estado Mayor Italo-alemán que posiblemente ellos querían ser los dueños del aire, pero que tenían que aguantar a unos "huéspedes" molestos y descarados que metían sus aviones indiscretos hasta los últimos rincones de su "sagrada propiedad"...

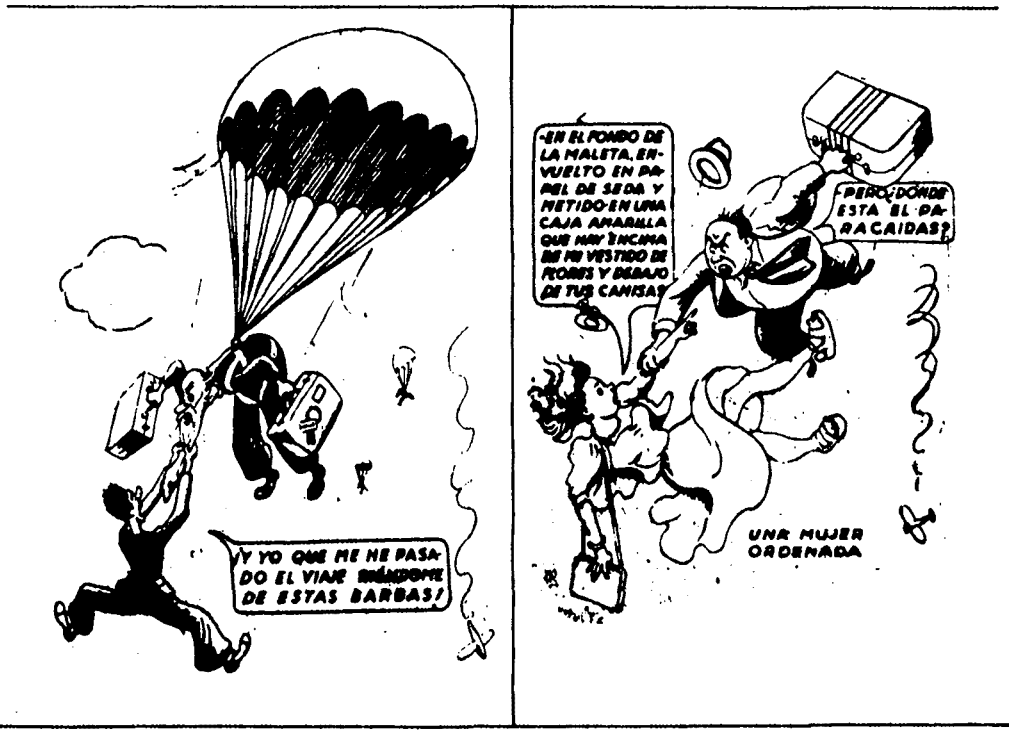
Y así, fue preparada la cuarta escuadrilla de "moscas" con motores de altura, y que en su primer servicio, con dos grupos de seis aviones, mandados por Bravo y Arias, se subieron a la altura de 11.000 mts. el día 18 de septiembre, en condiciones difíciles por el frío y cabina abierta, dieron una buena lección a los "Messerchmidt", que se creían invulnerables en las alturas. Ahora, se las tendrían que ver con los pilotos de la cuarta escuadrilla de "moscas", con el "chupete".

Así, el 23 de septiembre, un grupo de pilotos de "moscas", Bravo, Velilla, Puig, Pereiro, y Cortizo al amanecer, pasaron la cordillera de Almós y ametrallaron de improviso las fronteras enemigas cuando estos menos se lo esperaban.

Y así, paralelamente al heroismo de los combatientes de tierra, los combatientes del aire de la Escuadra 11, escribieron sobre el cielo del Ebro una de las páginas más gloriosas de la Historia de la Independencia de España, que quedará —marcada para siempre— en la memoria de los hombres.

A. Arias

*Jefe de la cuarta escuadrilla de "moscas"*



# ESPIAS EN EL CIELO

Escrito en junio de 1960 por el General EMILIO HERRERA
Ingeniero Aeronáutico, con títulos de piloto de Globos, Dirigibles y Aeroplanos.
Miembro de la Academia de Ciencias de España.
Laureado de la Academia de Ciencias de Francia.

Desde que Moisés (según dice la Biblia) envió hombres para espiar en la tierra de Canaán, primer acto de espionaje que registra la Historia, la Humanidad, siempre agitada con luchas intestinas o con desconfianzas de unos hombres con otros, ha empleado medios para enterarse de la situación, condiciones e intenciones de cada una de sus partes, para conocimiento de sus presuntos o efectivos adversarios; por esto el espionaje es casi tan antiguo como la Humanidad.

Hasta hace pocos meses, los espías eran solamente de dos clases: los físicamente disfrazados o los moralmente disfrazados, ambos con el propósito de captarse la confianza del enemigo para descubrir sus secretos. En todas las últimas guerras se han dado ejemplos notables de estas dos clases de espías: jefes del Servicio de Inteligencia, disfrazados de muchachas bonitas o de almirantes de la Marina enemiga: el caso de Pimpinela Escarlata durante la Revolución Francesa, etc., son ejemplos de la primera clase de los espías, o sea de agentes del enemigo disfrazados para inspirar confianza. Y respecto a la segunda clase, o sea a las personas sin ningún disfraz que, ocultamente, se aprovechan de la confianza de que gozan para obtener secretos que comunican al enemigo, se pueden citar, por ejemplo, el caso de la Mata-Hari, el de los militares que fingen lealtad en un ejército para servir al enemigo con sus informaciones; los demás funcionarios, aparentemente leales, pero espías secretos, y hasta sacerdotes que se valen del respeto inspirado por sus manteos para obtener informaciones útiles para el enemigo. Según el New York Times, los Estados Unidos emplean 20.000 agentes de espionaje y gastan 2.000 millones de dólares anualmente.

Todos estos procedimientos, que pudiéramos llamar clásicos, de espionaje han sido empleados en las últimas guerras mundiales y en la Guerra Civil de España, y continúan empleándose aún en el período de paz, o más bien de "guerra fría" que ha seguido a aquellos conflictos armados. Pero desde el 1 de mayo último ha aparecido un nuevo método de espionaje más perfeccionado: el espionaje desde el cielo. Un avión, en apariencia inofensivo, volando a una altura tal que sea invisible desde la tierra, atraviesa el territorio del que se desea obtener información, provisto de cámaras con teleobjetivos y filtro para luz infra-roja para atravesar la bruma, y fotografía partes en que aparecen aerodromos, aviones, rampas de lanzamiento de cohetes, etc., con todo detalle; fotografías que son proporcionadas al Estado Mayor.

Los Estados Unidos han construído aviones especiales para este servicio de espionaje desde el cielo, como son los U-2, de los que uno fue derribado por los proyectiles rusos cuando estaba a mitad de camino en su vuelo a través de la URSS, habiendo partido de una base norteamericana en el Pakistán y debiendo aterrizar en otra base, igualmente norteamericana, en el norte de Noruega, pilotado por el Capitán aviador estadounidense Mr. Power, detenido y procesado por las autoridades soviéticas.

Según ha declarado al diario inglés News Chronicle el miembro del Parlamento británico Mr. Robert Edwards, la base de partida de los U-2 se encuentra en España, desde donde parten al Pakistán, o vuelan directamente a Rusia, para efectuar su espionaje fotográfico sobre el territorio que interesa al Pentágono norteamericano. (Figura 1).

El vuelo de espionaje fracasado del 1 de mayo ha tenido como consecuencia el aplazamiento "sine die" de la conferencia de la cumbre anglo-ruso-franco-norte-americana y la promesa de los Estados Unidos de desistir de todo intento de espionaje desde el cielo sobre territorio soviético por medio de los aviones U-2. En cambio, han lanzado un satélite artificial, "Midas", destinado a denunciar toda partida de cohetes desde plataformas situadas en la URSS, acusadas por los rayos infra-rojos emitidos por las llamas en el tubo de escape del cohete. Por un defecto de funcionamiento, este espionaje desde el cielo no ha podido realizarse; además, no sabemos como el satélite espía "Midas" podría distinguir el color emitido por un cohete del originado por cualquier otro intenso foco de calor: incendio, alto horno, volcán, etc.

Después del "Midas", los Estados Unidos preparan otro espía robot del cielo: el "Samos" satélite fotógrafo que envía por televisión las imágenes obtenidas en su cámara de los campos de aviación, rampas de cohetes y demás detalles de objetivos militares interesantes, del mismo modo que el "Lunik II" soviético, espía lunar, pudo fotografiar y radiotelevisar a la Tierra los detalles de la cara de nuestro satélite, tan cuidadosamente oculta a los ojos de los terrícolas.

Naturalmente, el resultado del espionaje desde el cielo, efectuado por espías robots, no puede obtener la precisión del efectuado con satélites montados por espías vivientes, que pueden elegir los detalles que haya más interés en registrar, pero esto exige el poner a punto el procedimiento para que el satélite espía pueda volver a la Tierra sin que su tripulante sufra daño; de otro modo los pilotos espías habrían de ser reclutados entre los "kami-kacé", tripulantes de las bombas volantes japonesas, destinados a morir con ellas.

Realizado el procedimiento práctico de que el espía astronáutico pueda volver a la Tierra sin desintegrarse, hay que proporcionarle el medio de que pueda vivir encerrado en su cabina del satélite, estando sometido a una temperatura compatible con la vida, con aire que le permita respirar el oxígeno necesario, absorber el ácido carbónico exhalado, alimentarse con comida y bebida y evacuar sus deyecciones.

Para una corta estancia en el aire, todas estas necesidades pueden ser fácilmente satisfechas, pero si la observación ha de durar varios días, habrá que emplear el procedimiento de las algas verdes llamadas "cloralias", que emiten oxígeno, absorben el ácido carbónico, proporcionan alimento y absorben las deyecciones como abono.

Si la duración ha de ser aún mayor, se prevée un procedimiento aún más atrevido y radical: el convertir al hombre en una máquina, suprimiendo las funciones de respiración y nutrición, que son sustituídas por mecanismos y drogas inyectadas. El hombre, dotado de estos elementos de vida, recibe el nombre de un "ciborgo", palabra derivada de "cibernética" o sea control mecánico, y "organismo". Según este principio, la circulación de la sangre se efectuaría por un corazón mecánico movido por una pila de energía solar que, al mismo tiempo, inyectaría en la sangre venosa el oxígeno necesario y eliminaría el ácido carbónico, convirtiéndola en arterial sin necesidad de pasar por los pulmones. Otras inyecciones de drogas

sustituirán las funciones de nutrición, las radiaciones peligrosas serán detectadas y anuladas por otros servomecanismos que también estarían destinados a calentar eléctricamente el cerebro, de modo que le permitiera funcionar con su plena actividad durante el viaje. De este modo, un "ciborgo" tendría una vida casi ilimitada, no sólo en viaje astronáutico, sino en la superficie terrestre, según los doctores Kline y Clynes, del Rockland State Hospital, que han ideado esta visión de los hombres futuros, sean espías del cielo o habitantes corrientes del planeta.

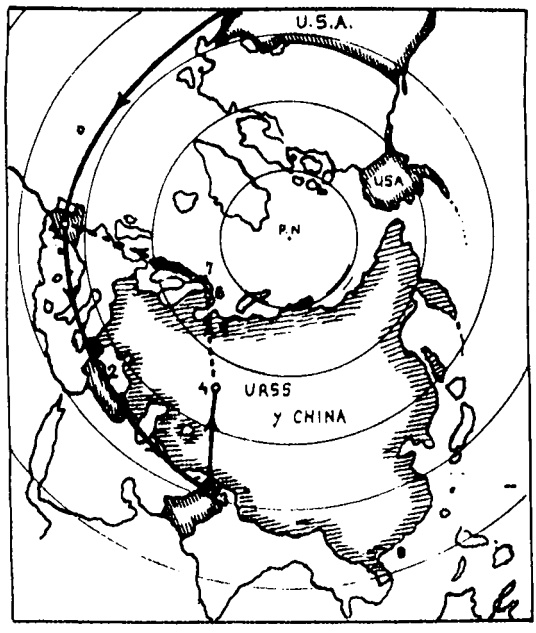



**Figura 1**

**RECORRIDO DEL AVIÓN NORTEAMERICANO U-2 DERRIBADO EN LA URSS SEGÚN INFORMACIÓN RUSA. - Fabricado en los EE.UU. fue enviado a la base de los U-2 en Torrejón (España) (1), de allí voló a (2) Incirlic (Turquía) y a (3) Deshwar (Paquistán) desde donde emprendió el vuelo de espionaje a 20.000 mt. de altitud pilotado por el Capitán Power, siendo descubierto por radar y derribado con proyectil-cohete en (4) Swerdlovsk (Rusia). El vuelo proyectado debía haber continuado (de puntos) a (5) Archangel y (6) Murmonsk (Rusia) para aterrizar en Noruega (7) y de allí regresar a la base de Torrejón (1) España.**

Por último, ahora empieza a preverse el espionaje, no ya de las naciones enemigas o simplemente rivales en la Tierra, sino de los astros donde pueda sospecharse la existencia actual o pasada de seres racionales, enviando proyectiles provistos de cámaras fotográficas y radiotelevisores que rodeen la superficie de estos planetas a poca altura, obteniendo imágenes que podrían revelar la existencia de aglomeraciones, como ciudades en funcionamiento o en ruinas, que serían transmitidas a la Tierra por televisión.

En el proyectil "Tiros", norteamericano ("Televisión and Infra-Red Observation Satellite") se prevé la instalación de los sistemas ópticos diferentes: uno que cubre 1.657.600 kms.$^2$ de superficie observada, en la Tierra o en el planeta, y otro de campo visual mucho más reducido, que cubre solamente 1.640 kilómetros cuadrados, en que las imágenes aparecerán con muchos más detalles. Este satélite, animado de un movimiento de rotación, que será detenido por telemando desde la Tierra al hacerse cada fotografía, ya ha comenzado a funcionar sobre la superficie terrestre.

# ¡GLORIA a TODOS!

**Los Camaradas del Arma de Aviación,**

**Pilotos y Aviones Republicanos**
**Caídos por nuestra Causa**

## "El Ron-ron... Ron-ron... Ron..."

Con sus rugidos potentes
cual campanadas gloriosas,
de las alturas celestes
dieron valor en el frente.
y con réplicas airadas
contra las alas gamadas,
cubriéronse de laureles.

Raudos fueron al combate
con sincronismo guerrero,
la máquina con potencia
el piloto por sus fueros.
vociferando metralla
contra el mercenario diestro.

La rapidez del halcón
mostraron en los combates,
trazando ochos de gloria
para librar los ataques.

Los más puros arabescos
con rizos caracolados,
inscribieron en el cielo
más allá de los estratos.

Con gran lucha desigual
y un arrojo legendario,
dieron todo, dando cara
y defendieron su honor.

Casi imperceptible... lejos...
el Ron-ron... en las alturas,
fueron cánticos de gloria
para el soldado en el frente,
que enardecía en la lucha
dando confianza ferviente.

Como celestial sonido
de las alturas viniendo,
por montañas y por valles
sirvió de alivio y consuelo,
como bálsamo de gloria.
a muchos de los hermanos
que en la lucha perecieron.

Testigos omnipotentes
los cirrus acarminados,
grabaron para la historia
vuestro arrojado valor.

Los nimbus grises dolientes
desgarrándose lloraron,
y os impregnaron de perlas
en vuestro postrer descanso,
de perlas almacenadas
en estuches de algodones.
Entre lágrimas y llantos
de tintas multicolores,
de arcos iris y de Soles.

**Mengual Vicente.** - Piloto de Caza I-16 - 64400 Oloron - Francia

# CANCIÓN DE LOS AVIADORES REPUBLICANOS

Al aire vamos a hacer romance;
al claro azul del cielo a dominar.

Son nuestros brazos alas vigilantes;
vivo el motor; es sangre y voluntad.
Más alto, alto, más alto,
más alto que el aire y el sol,
sus alas vigilan fronteras;
sus torres, defensa y honor.

Al aire suben fuertes escuadrillas;
vuelo y coraje como nadie vio,
de asombro, el viento
se detiene y mira
potente y clara va nuestra Aviación.

Más alto, alto, más alto,
más alto que el aire y el sol,
sus alas vigilan fronteras;
sus torres, defensa y honor:

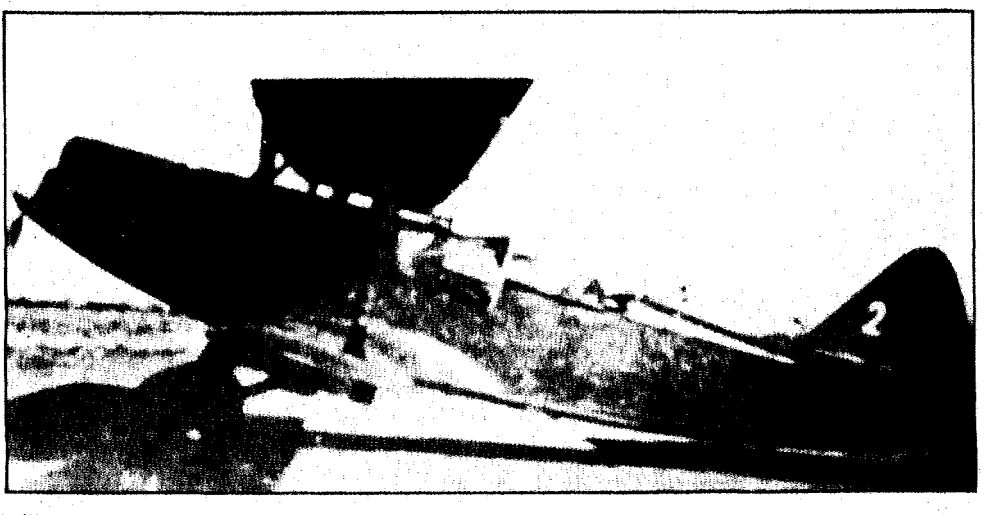
Glorias, cubrid los cielos de energía,
Con sangre joven, nubes encender;
canta el piloto frases de alegría,
gloria, ser fuerte, rápido y vencer:
Más alto, alto, más alto,
más alto, que el aire y el sol
sus alas vigilan fronteras
sus torres, defensa y honor:
Prestos salimos todos al combate,
al invasor con nuestras máquinas abatir,
y al enfrentarse con las águilas rojas
el enemigo rehusa siempre combatir.

**Luis Seguí Pérez**
Piloto de la 3ª Escla. Grupo 30. Natachas
*Después Operaciones Teruel*
*Febrero 1938*

BIBLIOTECA
Ateneo Español de México
ATENEO
PLUS ULTRA
ESPAÑOL
MEXICO

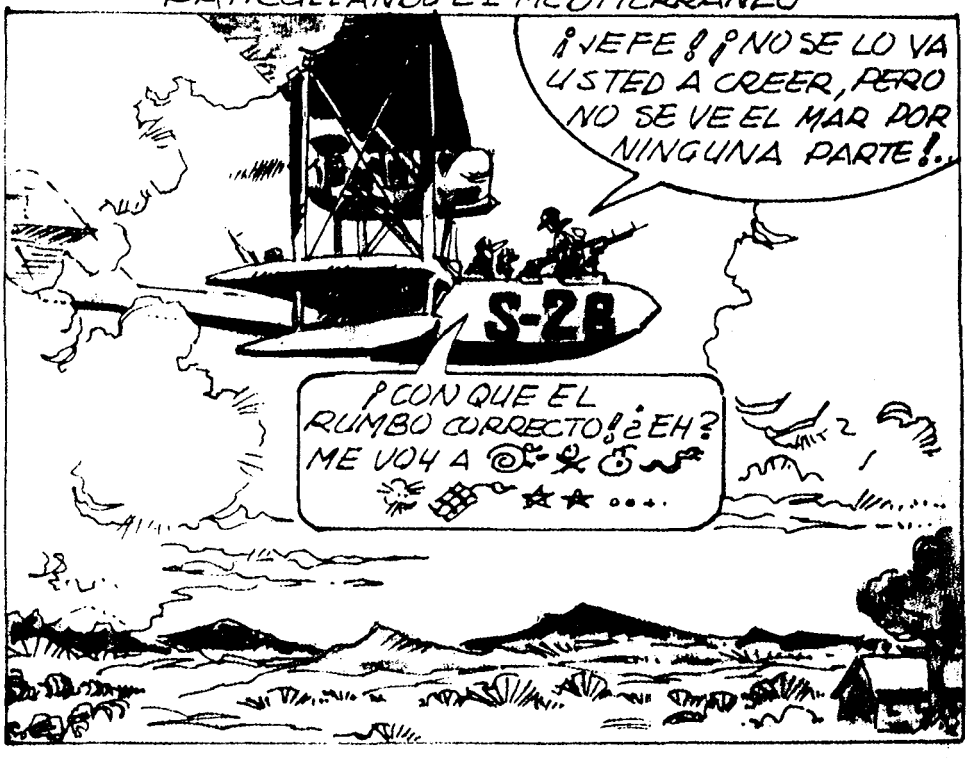
Fernando Hernández Franch
piloto del R-5 "Rasante"
de los primeros meses de
la Guerra Civil Española.

El R-5 "Rasante" precursor del RZ "Natacha"




El RZ "Natacha" del Teniente José Gómez Gómez

"PATRULLANDO EL MEDITERRANEO"




MECANICO PRECAVIDO