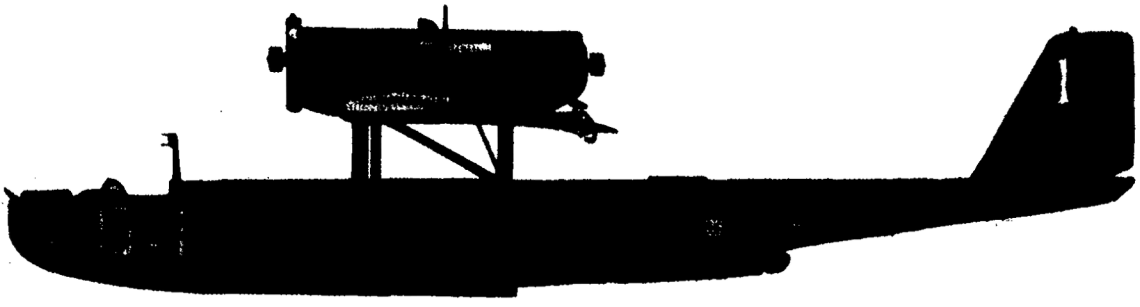
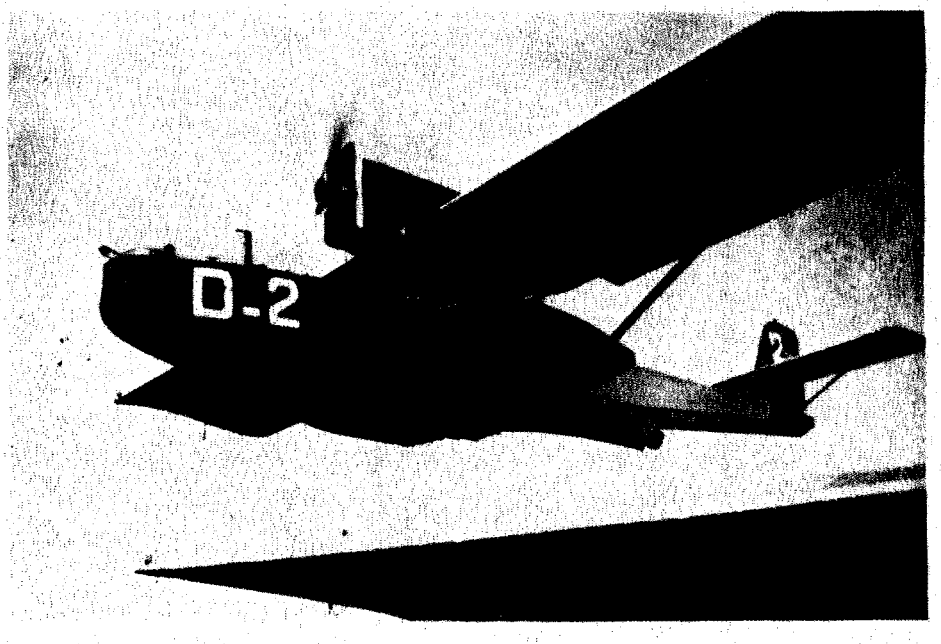
ALAS GLORIOSAS



DORNIER «WAL»

BOLETIN INFORMATIVO 26

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



El Dornier Wal en vuelo

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 26 **MARZO - ABRIL 1983**

Consejo de Dirección y Redacción:

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

ATENEO ESPAÑOL DE MEXICO

Agradecemos las colaboraciones de:

José Gómez Gómez
S. F. Martí
Rafael Font
José Jové Alujas
José Veguillas Larios
J. Quevedo
F. Medina
Leopoldo Morquillas Rubio

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
Editorial	3
Necrológicas • Rogamos información de...	4
Notas de interés general	5
Balance del 31 de marzo de 1983	6
Convocatoria VII Asamblea General Ordinaria	7
Recordando un cincuentenario	8
De interés para los asociados:	9
¿Sabía Ud. que...	10
Biblioteca	11
Garrapinillos (Zaragoza)	12 - 13
Escenas inolvidables de la guerra	14 - 15
Nuestros "viejos aviones". - Hidroavión Dornier "Wal"	16 - 18
Poesía	19 - 20
"Personales Recuerdos y Opiniones"	21 - 32

EDITORIAL

Nuevamente y como en años anteriores, durante los días 21 y 22 de mayo, celebraremos en MURCIA nuestro encuentro anual, con los actos de la Asamblea General y la comida de confraternidad.

En el acogedor marco y organización que nos tienen acostumbrados los compañeros de la Agrupación Sureste, tendremos oportunidad de vernos y sincerarnos nuestro afecto de siempre, con la pena íntima de que por razón natural de vida, van faltando a la cita compañeros en estos fraternales encuentros, y más ahora, que se pueden realizar con la libertad y el respeto que nos merece la instauración de la democracia.

Existen fundadas esperanzas de que por fin sean consideradas nuestras justas reivindicaciones y confiamos que así pueda ser informado en la Asamblea por nuestro Presidente y el Asesor Jurídico, que defienden con tanta competencia e interés, la vindicación del olvido histórico a que estamos sometidos.

Si actualmente podemos ya ofrecer un soplo de optimismo, lo importante es que exista entre nosotros la solidaridad y compañerismo, para mantener en todo momento el talante de nuestro comportamiento que siempre se ha distinguido entre los que fuimos componentes del Arma de Aviación.

NECROLÓGICAS

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

JOSÉ MIRA JOVER. - Alas Plegadas. París

JOAQUIN GARCÍA IGUAL. - Alas Plegadas. París

Dr. SALVADOR CLARIANA PASCUAL,
Capitán Médico. - Valencia

Dª ROSA SERRA BATLLE,
esposa de nuestro compañero Luis Negra Escuder.

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...

MELCHOR DÍAZ ROMÁN. - Piloto aviador.

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

Comunicar cualquier información a:
D. Juan Moreno.
Plaza Camorritos, 2 - Teléfono 4030525
MADRID-27

ANGEL TOUCEDA GARCÍA, que salió de España en febrero de 1938. Sabemos que embarcó en Marsella con destino a la URSS, el 1 ó el 2 de marzo del mismo año, y las últimas noticias recibidas de él es una carta fechada 6 días más tarde y el matasellos es de Constanza. El motivo del viaje era hacer el curso de piloto en la URSS. Era un buen dibujante recreándose en caricaturas de sus compañeros.

JULIO VICENTE PÉREZ, Sargento piloto. Hizo el curso en Azerbeian (URSS), a finales del 1937, pilotando NATACHAS, no sabemos en qué escuadrilla. Alto, delgado, pelirrojo y pecoso. Enfermó en Cuenca y dejó de volar. En la retirada de Cataluña, se le vio cerca de San Celoni junto con otro compañero apellidado OBRADORS, éstas fueron las últimas noticias.

Notas de interés general

Nuestro compañero Rafael Genís Genís, está pasando por una difícil situación. Tiene un hijo detenido en la lejana Thailandia hace ya 4 largos años. Ha gastado todo lo que tenía, enviando dinero a un abogado de aquel país, del cual sólo se sabe que se quedó con el dinero. Las autoridades de Thailandia piden una fuerte cantidad de dinero para liberar a su hijo. Actualmente se están haciendo gestiones en varios frentes para conseguir que regrese a España. Sólo pedimos que el que pueda ayude al compañero Genís que está pasando un mal momento.

Los donativos pueden enviarse a **ADAR-Barcelona,** haciendo constar tal circunstancia para registro y acuse de recibo. En la Asamblea de Murcia pondremos una mesa petitoria para tal fin.

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

La Redacción

ASSOCIACION DE AVIADORES DE LA REPUBLICA

Balance del 31 de Marzo de 1983.

A C T I V O

Caja.....	24.188,-
Caja de Pensiones.....	408.406,34
Delegación México.....	38.626,-
Reivindicaciones.....	53.857,-
Cuenta transitoria (Icaros),.....	20.000,-
Cuenta transitoria (Carnets).....	21.420,-
Cuenta transitoria (Libros direcc.)	28.848,-
Cuenta transitoria (Boletín).....	280.000,-
Total del Activo.....	875.345,34

P A S I V O

Fondo Social.....	671.661,34
Delegación Norte-Balear.....	99.058,-
Cuenta Transitoria.....	104.626,-
Total del Pasivo.....	875.345,34

Detalle de los Gastos Generales del 1º de Enero de 1982 al 31 de Marzo de 1983:

Material de Oficina.....	206.910,-
Gastos de locomoción.....	7.900,-
Suscripciones.....	27.390,-
Gastos de representación...	149.704,-
Correos.....	90.834,-
Gastos de personal.....	204.789,-
Teléfono y telégrafos.....	6.311,-
Gastos Boletín informativo.	29.568,-
Gastos bancarios.....	335,-
Total gastos generales.....	723.741,-

Barcelona, 31 de Marzo de 1.983.

Vº Bº
El Presidente;

El Tesorero

El Contador

ASOCIACION DE AVIADORES DE LA REPUBLICA

P.º DE LA CIRCUNVALACION, 1
APARTADO DE CORREOS 2666
TELEFS. 3106319 y 3104876

Barcelona-3, 12 de Abril de 1983.-

Apreciado amigo y compañero:

Por la presente nos place convocarte a la VII Asamblea General Ordinaria que tendrá lugar el próximo día 21 de Mayo (sabado), a las 16 horas en primera convocatoria, y a las 16'30 horas en 2ª convocatoria, en el HOTEL 7 CORONAS MELIA de Murcia, con el siguiente:

ORDEN DEL DIA

1º.- Lectura del Acta de la Asamblea anterior y su aprobación, si procede.

2º.- Informe de la Presidencia sobre las actividades de ADAR en el ejercicio 1982.

3º.- Aprobación si procede, del Balance del año 1982 hasta el 31 de Marzo de 1983.

4º.- Convocatoria y fecha para elección de nueva Junta Directiva por un periodo de 3 años a partir del 7 de Enero de 1984, por cese reglamentario de la actual Junta.

5º.- Informe Jurídico sobre el estado actual de nuestros derechos reivindicativos.

6º.- Ruegos, preguntas y proposiciones.

Como todas nuestras Asambleas, esta es muy importante, y por ello encarecemos tu asistencia y puntualidad. Debemos ahora mas que nunca seguir manteniendo nuestra unidad, porque con el esfuerzo de todos, podremos conseguir el reconocimiento de nuestros legitimos derechos.

Un fraternal saludo.

El Secretario,

J. Gil Guerola

VºBº
El Presidente,

J. Mata Roméu

ASOCIACION DE AVIADORES DE LA REPUBLICA - BARCELONA -

RECORDANDO UN CINCUENTENARIO

A partir del día 14 de abril de 1931, que fue proclamada la segunda República, y cada año, por estas fechas, se organizaba un festival aéreo, en unos prados del término de Barajas, donde para acoger a las personas invitadas al mismo, se improvisaba un barracón y unas dependencias de Bar-Restaurante. (Los mencionados terrenos son en la actualidad los que forman el complejo de la Terminal aérea Madrid-Barajas).

Dicho festival estaba compuesto de desfile de Escuadrillas en formación, integradas por los aviones de la Escuela de Pilotaje y transformación de Alcalá de Henares, Cuatro Vientos, Getafe, Tablada, etc. Los tipos de aviones eran los AVRO 504 (caza veterano en la guerra europea del 1914), con su esquí característico centrado entre ruedas. Los HAVILLAND DH-9, los BREGUET XIX, los NIEUPORT-52, algunas avionetas y los R-III de la Loring, etc.

Las evoluciones espectaculares de la alta acrobacia quedaban reflejadas en estos festivales, completados con ejercicios de caza de globos con fusil a cargo de los que ocupaban la carlinga posterior del avión.

El 14 de abril del 1933, —en el que precisamente ahora se cumplen cincuenta años—, se celebraba, –como en años anteriores,– el festival de aviación, y llegado el momento de los ejercicios de la caza de globos con fusil, acaeció un suceso de triste recuerdo:

El Havilland DH 9, pilotado por el teniente don Agustín Gobart Luque y como tirador el sargento don José Jiménez Lobato, en plenos ejercicios, volando a unos 300 metros de altura y a unos 25 metros de la vertical, de donde estábamos los mecánicos y montadores, vimos como la hélice rompía un globo saliendo de él una llamarada; dada la proximidad que hay entre hélice y cabina, el piloto hizo un amago espontáneo, para evitar el contacto de la llama con el rostro, y entrando el avión en picado se estrelló contra el suelo, muriendo instantáneamente el piloto Teniente Gobart. El sargento Jiménez, que estaba aún con vida, fue llevado al Hospital, donde también murió.

En el n.º 19 de nuestro Boletín, relato la muerte del Teniente piloto D. Gaspar Tellechea Echevarría, que fue el 11 de abril de 1932, durante los entrenamientos y no el 13 que por error se indica.

José Jové Alujas

De interés para los asociados:

MINISTERIO DE DEFENSA

11939 *ORDEN 34/1983, de 14 de abril, sobre interpretación del artículo 2.º del Real Decreto-ley 6/1978, de 6 de marzo, sobre situación de los militares que tomaron parte en la guerra civil.*

La distinta interpretación dada al artículo 2.º del Real Decreto-ley 6/1978, de 6 de marzo, en cuanto al tiempo de servicios computables a efectos de señalamiento de haber pasivo del personal comprendido en dicho Real Decreto-ley, por la Sala de Gobierno del Consejo Supremo de Justicia Militar al efectuar dicho señalamiento y por la Sala Quinta del Tribunal Supremo al resolver los recursos contencioso-administrativos interpuestos contra las resoluciones de aquel Consejo Supremo, aconseja revisar el criterio mantenido por la Administración Militar, acomodándolo al que de modo unívoco y reiterado se deduce de la jurisprudencia de dicha Sala Quinta.

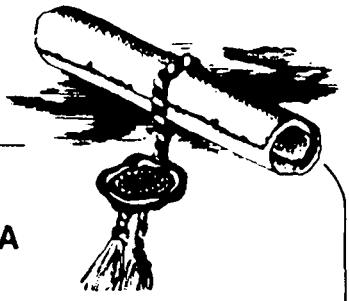
Con ello se pone fin a la problemática derivada de dicha discrepancia, abriendo, además, la posibilidad, por claras razones de equidad, para quienes no hubieran en su momento recurrido, de instar la revisión de su expediente de acuerdo con lo que dispone la presente Orden.

En mérito de lo expuesto y haciendo uso de la facultad que me concede el artículo 9.º del expresado Real Decreto-ley 6/1978, dispongo:

Artículo único.—1. Para la determinación, a todos los efectos, del haber pasivo del personal acogido al Real Decreto-ley 6/1978, de 6 de marzo, se tendrán en cuenta, además de los servicios prestados hasta el 17 de julio de 1936, los que hubieran podido prestarse de permanecer en activo o se hubieran efectivamente prestado, hasta alcanzar la edad de retiro reglamentario o, en otro caso, producirse el fallecimiento.

2. El señalamiento de haber pasivo, de acuerdo con la norma anterior, se hará por la Sala de Pensiones del Consejo Supremo de Justicia Militar respecto de los expedientes en tramitación, y a petición de los interesados en relación con los ya resueltos que no hubieran sido recurridos ante la jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Madrid, 14 de abril de 1983. SERRA SERRA



SECCIÓN CULTURAL e HISTÓRICA

por ***José Gómez Gómez***

¿Sabía Ud. que...

ARTURO GONZÁLEZ GIL DE SANTIBAÑEZ, Ingeniero Aeronáutico, Diseñador y Constructor del prototipo nº 1 de la Avioneta E.C. - V.V.V. con motor extranjero Cirrus Mark, nº 155, que muchos pilotos volaron en la misma cuando hicieron el curso, murió en la Sierra del Guadarrama, al principio de la Guerra Civil, mandando una columna de muchachos de las Juventudes Socialistas...?

FELIPE DEL RÍO CRESPO, piloto de Chatos y Capitán, murió cuando aterrizaba en el Aeródromo de Lamiaco (Bilbao) el 23 de abril de 1937 a consecuencia de los disparos del destructor José Luís Díez y que a título póstumo fue ascendido a Mayor...?

JOSÉ CAMPS DE PRADA. Observador, perteneciente a la 1ª Escuadrilla del Grupo 25, de R.Z.-Natachas, murió durante la ofensiva de Huesca el 16 de junio de 1937, su piloto Julio de Clemente Pineda, no se dio cuenta de su muerte hasta que aterrizó en el Aeródromo de Lérida, a título póstumo fue ascendido a Teniente...?

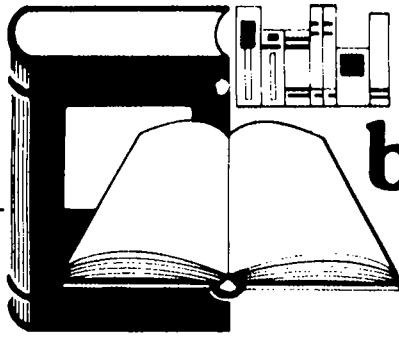
SALVADOR RIVAS GONZÁLEZ, piloto, de la 3ª Escuadrilla del Grupo 30 de R.Z. - Natachas, murió al final de la Guerra, el día 8 de enero de 1939, carbonizado, al aterrizar en el Aeródromo de Ciudad Real y su Observador Luís Fonollosa Martí, sufrió quemaduras de 3er y 2º grado en manos y cara...?

MANUEL GASCÓN, Coronel, que mandaba la base de Albacete, fue fusilado en la rendición...?

AGUSTÍN DOMÍNGUEZ LÓPEZ, Sargento piloto, murió en una de las batallas sobre el Ebro el día 6 de agosto de 1938 y está enterrado en Vilafranca del Penedés, nicho número 124...?

DIEGO SÁNCHEZ LÓPEZ, piloto, Jefe de la 2ª Escuadrilla de Grummans del Grupo 78, y que antes estuvo en la 3ª Escuadrilla del Grupo 30 cuando la ofensiva de Teruel, murió cuando despegaba al final de la Guerra al ser ametrallado por un Messerschmitt 109, en el Aeródromo de Vilajuiga...?

FRANCISCO PORTILLO ORTEGA, Sargento de la Clase de Tropa de Aviación, murió el 12 de septiembre de 1936, al frente del Batallón de Milicias Manchegas (Adelante) y que a título póstumo fue ascendido al empleo de Brigada...?



biblioteca

Título: **"EJÉRCITO POPULAR Y MILITARES DE LA REPÚBLICA"**
Autor: **Cristóbal Zaragoza**
Prólogo de Ramón Garriga
Editorial Planeta, S. A. - Barcelona

El fenómeno sociológico que impela seguir publicando libros con el común denominador de la Guerra Civil Española (1936-1939), después de tantos años, es un hecho que denota la importancia histórica del conflicto que enfrentó a un pueblo en lucha fratricida y, al mundo, con el simbolismo de la ayuda internacional, en defensa de las libertades democráticas.

El autor nos presenta el nacimiento de las Milicias Populares; organización, unidades y mandos del Ejército Popular; Las Brigadas Internacionales; militares procedentes de la Milicia Popular y finalmente los Militares Profesionales que se mantuvieron fieles a la República.

El hecho histórico de que las nuevas generaciones conozcan y valoren el drama que vivió España en aquellos tiempos, lo consigue Cristóbal Zaragoza al relatar la humanidad de un Durruti, de un Cipriano Mera, de un Modesto, con un largo etcétera de otros destacados jefes que conocieron más tarde las vicisitudes y la amargura del exilio.

En el capítulo de los Militares Profesionales que se mantuvieron con honor en sus puestos de mando, también la relación y datos biográficos es apreciable, con relatos como el de los hermanos Pérez Salas (cinco hermanos al servicio de la República y uno que hizo la guerra con los nacionalistas) hace que esta obra resulte francamente interesante para los estudiosos del tema. En lo que se refiere al general Hidalgo de Cisneros, es una lástima que el autor termine la corta biografía del general diciendo, ..."recorre los aeródromos dispuesto a continuar la lucha hasta el último momento, organiza los restos de la aviación que en otro tiempo fuera aclamada como "La Gloriosa" y de la que apenas quedan unos aparatos que ni siquiera pueden aterrizar porque los campos de aviación están destrozados..."

Es verdad que la historia la escriben los vencedores y, ya era hora, que los hechos de la Guerra Civil se escriban con el rigor histórico que lo hace Cristóbal Zaragoza. Seguramente tendrán que pasar todavía muchos años, hasta que se olvide el revanchismo y exista una auténtica reconciliación entre todos los españoles, para que los que tienen el compromiso de recopilar hechos pasados, lo hagan limpiamente y sin prejuicios de ninguna clase.

Felicitamos, pues, al autor ya que actualmente con una democracia, se hacía imprescindible y necesario el intento de escribir con objetividad, para ir poniendo las cosas en su sitio y aproximar posiciones, explicando imparcialmente lo que sucedió, sin olvidar el papel que les tocó jugar a los vencidos en la contienda.

S. F. Martí

GARRAPINILLOS (Zaragoza)

Parte Oficial de Guerra de la República, del 18 de junio de 1937.

Ejército del Aire:

A primera hora de esta tarde nuestra aviación bombardeó con eficaz resultado el aeródromo de Garrapinillos (Zaragoza) en cuyo campo había 15 aparatos de bombardeo y cazas. Nuestros aparatos regresaron a sus bases sin novedad.

Ese mismo día, mientras el Grupo de Morato volaba al sur del Ebro en busca de un nuevo Aeródromo enemigo, en la región de Híjar, según libro de vuelos de Garcia Morato, (el 18 de junio) dice, Grupo Fiat, Reconocimiento y localización del campo rojo de Híjar, duración del vuelo 0.45 minutos; cinco escuadrillas de bombarderos, compuestas de dos de monoplanos SB-2, Katiuscas y tres de biplanos RZ. Natachas y otras tantas de cazas, todos los disponibles que totalizaban más de un centenar de aviones, bombardearon el aeródromo de Garrapinillos. Las escuadrillas de Natachas que tomaron parte fueron la 1.ª, 2.ª y 3.ª, del Grupo 25 y la 2.ª del grupo 20, mandadas por José del Romero, José Sabaté y Manuel Montalbán, siendo Jefe del grupo el capitán Monedero, y la segunda del grupo 20 al mando del cap. Alonso; estas escuadrillas tenían sus bases en los Aeródromos de Lérida, 1.ª del grupo 25 y 2.ª del grupo 20 y Balaguer 2.ª y 3.ª del grupo 25, la operación tuvo para los Natachas dos horas de duración, según registro del libro de vuelos del Teniente José Gómez Gómez y fue el último vuelo de la 3.ª escuadrilla del grupo 25, pues el 19 regresó a Tomelloso, así como las demás de este grupo, donde fue disuelto este grupo 25 y 20, y que con lo que quedó se formaron las escuadrillas independientes números 20, 40 y 50 de RZ, Natachas.

El día anterior, (17 de junio), los Natachas de la 3.ª escuadrilla, a las once de la mañana, salieron para bombardear Huesca, concretamente se bombardeó el Carrascal. La 1.ª patrulla la formaban Manuel Montalbán, García Galache; Victor Andrés, Beltrán Belmonte; José Gómez, José Peiró; la 2.ª la formaban, Julio de Pineda, Camps de Prada; Manuel Lamas, José Carrión; Luis Seguí, Angel Blasco; y la 3.ª, Gregorio Montoro, Gerardo Alvarez; Pedro Escudero, Cástor Antón; Isidoro García, Luis Román; en esta misión, Pineda aterrizó en Lérida con el Observador muerto, a Isidoro se le incendió el avión por tocado, quemándose el rostro y las manos, el bombardero Luis Román salió indemne y aterrizaron por los alrededores de Barbastro; Escudero con el avión tocado aterrizó en Envero Alto, con el bombardero Cástor Antón herido, más tarde, en agosto el avión de Pedro Escudero, chocó estando en Balaguer, con otro de la Escuadrilla n.º 40 y como consecuencia del choque y explosión de las bombas, perecieron los pilotos Pedro Escudero Antelo, sargento; Pedro Morón Núñez, teniente; Abelardo Montero Rincón, observador; y el sargento bombardero Rafael Marcos García.

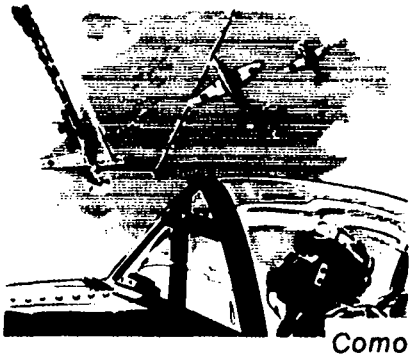
Según Salas el 15 de junio (error de fecha?) pues el parte de guerra de la República díce que fue el día 18 y así consta también en el libro de vuelos del Tte. Gómez, Arístides García López, ametralla a una de las cinco patrullas de bombarderos que atacaron los aeródromos de Zaragoza y logra derribar a un "Papagallo" o sea a un RZ, Natacha, a cambio de resultar levemente herido y según Basilio García, bombardero de la 2ª escuadrilla del grupo 20, en este servicio me enfrenté con mi antiguo compañero Arístides García, ingresado en el arma de Aviación el 1º de noviembre de 1933, éste nos dio por derribados, o sea a Sánchez Calvo y a mí y yo le herí levemente, averiados nosotros tomamos tierra en Sariñena y tras ser reparada la avería nos incorporamos a nuestro aeródromo.

Una vez efectuado el bombardeo del aeródromo, éste a su vez fue atacado y ametrallado por dos escuadrillas de chatos (I-15), mandadas por Antonov y Gerardo Gil, siendo a la vez todos ellos protegidos, o sea, los Natachas, los Katiuskas y los Chatos, por las escuadrillas de Moscas (I-16) siguientes, 1ª, 2ª, 3ª, 5ª y 6ª, que eran mandadas por Aguirre, Pleschenkov, Smirnov, Nanov y Gusiev, este aeródromo de Garrapinillos, estaba lleno de aviones, 4 Junkers-52, se incendiaron y explotaron causando destrozos a 5 Heinkel 46 y otros 6 ó 7 Fiats ardieron a causa de los ametrallamientos.

Fue la mejor operación aérea de la aviación Gubernamental en su lucha contra las fuerzas aéreas sublevadas.

José Gómez Gómez

¡WAUUU!! ¿cuál es el tuyo?



ESCENAS INOLVIDABLES DE LA GUERRA

Como complemento a una narración aparecida en el boletín n.º 25, publicamos una carta recibida de nuestro compañero Rafael Font.

Apreciado y recordado Álvaro Muñoz:

El tiempo transcurrido en tan largo período (45 años), nos hace alguna jugarreta, como también a mí, me ha sucedido. El desplazarnos de un campo a otro uno no llegaba ni a saberse donde estaba.

Son éstas letras, sin ánimo de ofenderte, que modifique un tanto el recuerdo póstumo y aún latente del malogrado QUIRÓS y que formen éstas un testimonio real que viví y forma parte de la historia de la **3.ª Escuadrilla, grupo 26 de "CHATOS".**

Desde la inicial formación de dicha Escdlla., cerca de Figueras, (ves, tampoco recuerdo el nombre del campo), hasta su ocaso, estuve prestando mis servicios como **mecánico;** por mí pasaron la mayoría de los pilotos de la misma y que recuerde ahora: Rodríguez (desaparecido), Dalbert, Zambudio, Comas, Domínguez (muerto en el mismo bombardeo del que también fui herido), Flores, Montagut, Nieto y quizás tú mismo, al mismo tiempo que otros... y Manuel Quirós Bonet.

El recuerdo o memorial que haces de Quirós; es su propio retrato; mejor definición no pudiera hacerla. Conjuntaba a su carácter jovial y abierto un dominio no exento de temeridad pero sin menoscabo a los demás y uno rápidamente se sentía atraído hacia él.

DÓNDE Y COMO SUCEDIÓ. - Fue en el campo de **Pachs (a 4 Kms. de Vilafranca del Penedés)** era un sábado por la tarde, a primeras horas (no recuerdo en que mes) año **1938** y seguramente porque el día era muy apacible, fuera por Sbre., cuando descendió del coche patrulla Quirós, que acercándose a mí y saludándonos me notificó que le habían asignado el aparato, al que procedente de fábrica yo anteriormente había efectuado las pertinentes revisiones estando por lo tanto, en perfecto estado y lo que vulgarmente se decía "en vuelo".

...Qué haría una prueba de contacto con él y entre otras cosas si todo le respondía subiría a unos 3000 mts. para de allí lanzarse en picado no saliendo de el hasta unos 500 mts. de tierra. Fue una reacción rápida el que desistiera de dicha prueba, pues aquel modelo de aparato no estaba fabricado para ello, se lo advertí mientras le ayudaba a fijarlo a la carlinga, estaba él obsesionado en realizarlo, incluso me dijo **"los rusos lo hacen".** Nunca en tan tremendo picado, —*desiste*—, le dije.

Me hizo una fugaz sonrisa, aún hoy no sé si para serenarme o despectiva, y raudo despegó. Nos obsequió con toda gama de arabescos que todos presenciamos, incluso los habitantes de la Villa y cuando aparentemente lo había realizado todo, vimos que en forma espiral, subía, subía, supuse desde este instante que lo haría, debería estar a unos 3000 mts., cuando se lanzó en un picado casi vertical a su eje, con el motor rugiendo y adquiriendo mayor velocidad hacia tierra, (cualquier piloto, mecánico o versado en Aeronáutica sabe lo que era la prueba del 9G y esto era lo que estaba haciendo en un aparato que no estaba diseñado para ello).

...A unos **1000** u **800 mts.** de tierra, se **desintegró,** se deshizo materialmente, sus planos de sustentación fueron papeles al viento y solo el fuselaje, el motor aún en marcha, cual una bomba, llegó al suelo abriendo un cráter en el mismo.

Fue como si hubiera visto al mitológico ÍCARO derrumbarse, no por sus alas quemadas por el Sol, sino por la **temeridad de no respetar las leyes naturales.**

Me tuvieron que hacer reaccionar y durante tiempo pensé que no fui lo bastante persistente para hacerle desistir. Estuvo durante años enterrado en **Vilafranca** hasta que sus familiares se lo llevaron a **Madrid.** Junto con él había (aún estan, los restos de dos pilotos más; uno de la 1.ª y otro de la 3.ª). Durante tiempo, y aún hoy, cada vez que voy a Vilafranca, en mis paseos nos acercamos con mi esposa y no les falta una flor a ellos y en recuerdo de otros que hoy no estan con nosotros y a los que no ví su SONRISA...

Con abrazos,
Rafael Font

Un emotivo AGRADECIMIENTO

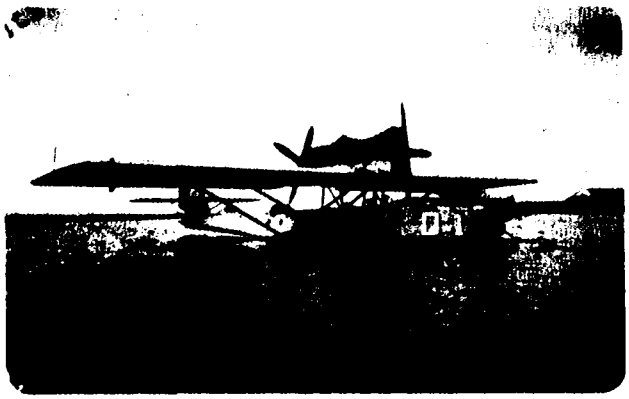
Después de tantos años, —desde 1938—, sin tener noticias de nuestro querido hermano ANTONIO PÉREZ YÚDEZ, —al que nuestra madre vivió el resto de su vida esperando la llamada de su hijo a la puerta— y que nunca más volvió a ver; nosotras, sus hermanas, seguíamos con la esperanza de obtener noticias suyas... y fue precisamente por un anuncio insertado en el Boletín ALAS GLORIOSAS, número 24, que nos fue posible enterarnos a través de los compañeros que estaban con él que murió en el campo de batalla,como un héroe en la URSS.

Agradecemos sinceramente a sus compañeros Cirvida, Cirujeda, etc., sus noticias, que tanto nuestra madre, como nosotras, ansiosas esperábamos.

Las tres hermanas de Antonio Pérez Yúdez, enviamos nuestro más sincero agradecimiento a la sección de INFORMACIÓN, tan humana y que tan acertadamente se inserta en el Boletín **ALAS GLORIOSAS.**

Nuestros "viejos aviones"

El Hidroavión DORNIER - "WAL" - (Do "Wal")



Hidroavión DORNIER-WAL

Entre 1921 y 1922, la DORNIER alemana está desarrollando un prototipo de hidroavión que, las restricciones del tratado de Paz, de 1918, prohibían a Alemania el poder construirlos. Para poder eludir dicha prohibición, la Dornier-Werke, mandó a Pisa (Italia), al diseñador y proyectista Dtr. Claude Dornier, donde fundó la firma, "Marina di Pisa", y se empezó la construcción del hidroavión, pero muy pronto se formó la empresa C.M.A.S.A. (Construzione Meccaniche Aeronautiche, S. A.) donde se construyó ya en serie el hidroavión Dornier-Wal, (Do "WAL").

El día 6 de noviembre de 1922, realizaba, en la ciudad Italiana de Pisa, su primer vuelo; el "Hidroavión de Canoa" construido en la antedicha Factoría; poco se imaginaban sus constructores, la fama que le daría mundialmente, este modelo "Wal", a lo largo de más de veinte años. De sencilla y robusta construcción, permitía su empleo en los más diversos servicios y duras condiciones, y los numerosos "Recorts" del Mundo y vuelos en "Raids" a larga distancia corroboraron la alta calidad de su construcción y características inmejorables. La construcción en serie de los "Wal" comenzó en Pisa, en la primavera del 1923. La construcción, enteramente metálica, cuyo material en base lo constituía el DURALUMINIO, (DURAL). El fuselaje constaba de 10 cuadernas, éstas, separadas por 9 mamparos que tenían una abertura para permitir el paso de una persona, de una cuaderna a otra, formando en conjunto el armazón del fuselaje; en la porción media de la llamada "canoa" estaban alojados los depósitos del combustible. Monoplano de ala alta, también de construcción metálica, y del mismo material y sobre la parte central del ala estaban incorporados los dos motores, instalados en "Tándem", de que está dotado este hidro.

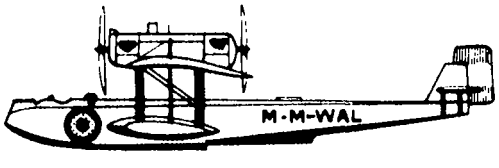
En 1923 llegan al puerto de Barcelona, en barco, 6 hidros, adquiridos por España, en principio destinados a Barcelona y Los Alcázares y en abril del mismo año se destinan algunas unidades a la base de Atalayón, (África), donde operaron activamente en las operaciones bélicas de la última campaña Africana. En el primer trimestre de 1926, la empresa española, Construcciones Aeronáuticas, S.A., con sede en Getafe, obtiene la licencia para construir dicho hidroavión Do "Wal", para lo cual monta una factoría en Cádiz, donde se construyen y montan. Entre los años 1929 y 1933 se entregaron, en los talleres gaditanos, unos catorce hidros a la Aviación Naval y unos 18 a la Aviación Militar. También se construyeron en versión civil, para servicios postal y de pasajeros.

En enero del 1924 y tripulado por Ramón Franco, con Mas de Gaminde, Brackembury y mecánico, este tipo de hidroavión, partiendo de Melilla, establece el primer enlace aéreo con las Islas Canarias.

En 1926, el Dornier "Wal", matrícula W-12 - M-MWAL, bautizado con el nombre de "PLUS ULTRA" y tripulado por Ramón Franco, Julio Ruiz de Alda y el mecánico, Pablo Rada, sale de Sevilla a Las Palmas, donde se integran a la tripulación, Durán y el fotógrafo Alonso, para desde allí saltar el Atlántico hasta Buenos Aires. En total, de Sevilla a Buenos Aires volaron una distancia de 10.072 Kms. en 59 horas, 35 minutos.

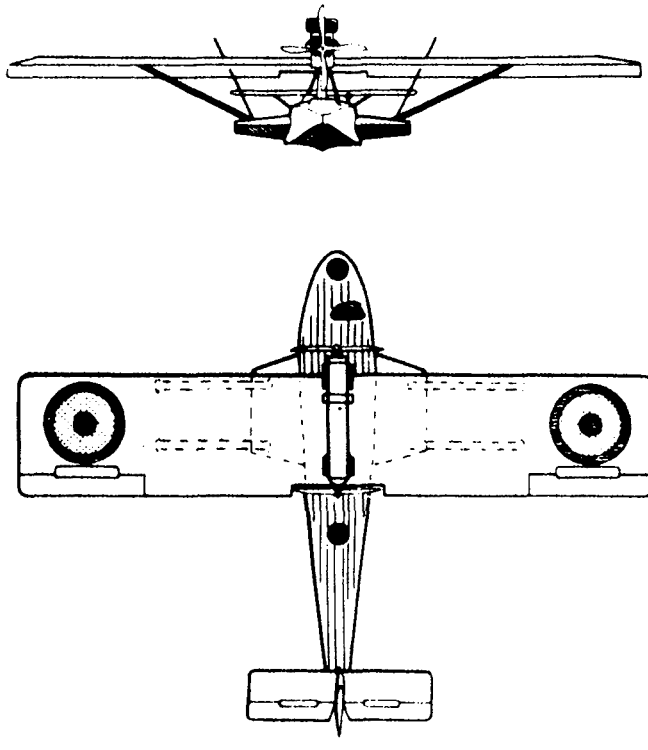
Si bien en 1925, Roald Amundsen, con el Dornier "WAL" intentó llegar hasta el Polo Norte, sin lograrlo, y también los "Wal" estaban haciendo inmejorables servicios en diferentes versiones y Estados. Lo que más fama mundial le dio al "WAL" fue este "Raid" Sevilla, Buenos Aires, o sea, el salto del Atlántico Sur, directo de Las Palmas a Pernambuco. Al estallar la Guerra Civil, 1936/39, unos diez hidroaviones de este tipo estaban en poder de los Gubernamentales Republicanos, y unos quince aparatos quedaron en la zona Nacionalista, entre los que estaban en vuelo y los que estaban en reparación en los Talleres Gaditanos de C.A.S.A., los cuales fueron utilizados para la protección de los comboyes que desde África trasladaban tropas a la Península, por parte de los Nacionales, y, en apoyo del intento de desembarco en Mallorca, de tropas Gubernamentales los que estaban en Mahón. En la versión Militar, en misiones de reconocimiento y bombardeo, montaban las ametralladoras Mauser, en torreta simple en proa y en torreta doble posterior.

En estos hidroaviones "WAL" se montaron diferentes tipos de motores, como los Rolls-Royce, Eagle IX, de 360 CV., se montaron los ISOTTA, y también, en las primeras unidades los Hispano 300 CV.



ATENEO
ESPAÑOL
DE
MEXICO
BIBLIOTECA
Ateneo Español de México

En España, al hidroavión Dornier "Wal" que utilizó Ramón Franco, bautizado "Plus Ultra", con el que hizo el "Raid" Sevilla-Buenos Aires, se le montaron dos motores Napier "Lión" de 450 CV., y a los demás hidros construidos en los talleres Gaditanos de C.A.S.A. los motores Hispano-Suiza de 550 cv. a régimen normal y 600 a pleno régimen y, las hélices empleadas, de madera y de cuatro aspas, formadas por dos hélices normales de dos aspas superpuestas a 90°.



CARACTERÍSTICAS

Envergadura	22'50 Mtrs.	Peso total	5.800 Kgs.
Longitud	17'30 Mtrs.	Velocidad máxima	185 Kms/H.
Altura	5'15 Mtrs.	Velocidad crucero	155 Kms/H.
Superficie Alar	96 Mtrs.^{2}	Techo operativo	5.000 Mtrs.
Carga Alar	60 Kgs/Mtrs.^{2}	Subida a 2.000 Mtrs.	18 minutos
Peso Vacío	3.285 Kgs.	Autonomía	6 Horas

José Jové Alujas

Poesía

TÚ, NO SABES

¿Sabes tú...?
Yo sé
del último adiós
del que se fue.

Al morir el día
y empezar la noche,
dividir el tiempo
que no es.

Saludarle.
Abrazarse a mí.
Escuchar: ¡VALOR!
Contestar: ¡Ya ves!

¿Sabes tú...
del caminar
hacia el morir
con sonrisa en los labios
y firmeza en los pies?

¿Sabes tú...
ver la última mirada
y sonrisa también
de aquél camarada
que supo marchar
silencioso, paso firme,
custodiado entre esbirros,
a su viaje final?

José Veguillas Larios
Sargento mecánico
1.ª Escuadrilla
Grupo 21 - (MOSCAS)

A LOS AGUILUCHOS EN NIDADA

Al aire, albastros de la patria,
los cielos del Globo atravesad,
surcando humanismo y democracia,
rugiendo civismo y libertad.

Alto, muy alto, altísimo,
henchido el corazón volad;
motor en trepidar libérrimo,
las alas del espíritu agitad.

Criaturas del sol y las estrellas,
hijos de la España popular;
sus pueblos y creaciones bellas,
con celo y patriotismo vigilad.

Alto, muy alto, altísimo,
henchido el corazón mostrad;
la paz, cual valor omnímodo,
respeto mutuo y hermandad.

Audaces bravos de los cielos,
alados del hispánico solar;
la cultura humana, sin más freno,
en progreso cívico impulsad.

Alto, muy alto, altísimo,
henchido el corazón cantad;
con niños, jóvenes y viejos;
luz, amor y fraternidad.

Osados de la ciencia y el cerebro,
amigos del trabajo y el quehacer;
de cielo a tierra, con el Pueblo,
los valores universales defended.

Alto, muy alto, altísimo,
henchido el corazón bailad;
con el júbilo más óptimo:
¡La sardana universal!

Escuela de Aeronáutica Naval
Barcelona 1930.

J. Quevedo

En recuerdo a Arquímedes Gómez Palazón fusilado en Valencia

Cuando las celdas cerraban
que en el "argot" carcelario
se decía que "chapaban".....

Era... un sonido macabro que se oía
redoblar de campanas a difunto yo diría
secos golpes en la cuarta Galería.

Y después.....

Un silencio aterrador se percibía
era la "SACA", una más... pero aquél día
sobre el silencio sepulcral que se sentía
un himno retumbaba en la cuarta Galería.

A la muerte les tocaba ir aquél día
cantaban la Internacional, se despedían
de los que allí en solidaria compañía
esperábamos la muerte en la cuarta Galería.

Por el "chivato" de mi celda yo veía
tranquilo caminar con gallardía
a otra celda que enfrente de la mía
a los condenados a muerte recogía.

Imaginóse quizás
al llegar ante mi puerta
que allí estaba yo detrás
con la mente bien despierta.

Y con voz serena a mí me dijo,
a tí y a todos los amigos me dirijo
sabed que por morir yo no me aflijo
defendí la libertad con gran ahinco
y por ella doy mi vida como un hijo.

F. Medina

"Personales Recuerdos y Opiniones"

Por LEOPOLDO MORQUILLAS RUBIO

(Continuación)

El jefe de nuestras fuerzas aéreas del Norte era entonces el comandante Martín Luna y el jefe de la caza el capitán Puparelli que no tomaba parte en los vuelos. (Puparelli en sus memorias, niega que fue jefe de la caza en el Norte. Puede ser. Pero entonces ¿en qué se ocupaba en el Norte?).

A finales de abril, superando grandes dificultades, llega volando directamente desde Madrid, de Algete, una mermada escuadrilla de "Chatos" para completar la nuestra, que conducía Riverola, al frente de los famosos pilotos de La Calle, entre ellos Magrinyá, Comas, Gil, Justo García, Castañeda, Marín, Palacios, Palomar, Alarcón. De ellos Marín fue derribado al llegar a Bilbao y Bastida tomó tierra en San Sebastián donde fue hecho prisionero.

Volando con ellos en protección de Bilbao, nos enfrentamos por primera vez con los aviones de cada alemanes Messerschmitt y en aquel combate tuve la oportunidad de derribar a mi primer Messer. Volábamos en cuña, yo al frente de la patrulla izquierda, cuando distinguí detrás de la patrulla derecha que encabezaba Justo García, a un avión ligeramente azulado, de largo y delgado fuselaje y consabida equis negra en el timón, que se estaba colocando para abrir fuego. Di un viraje a fondo y enfocándole, sin enderezar aún, puse en juego mis cuatro ametralladoras. El alemán se inclinó dando un resbalón y se fue para abajo dejando una estela de humo. Cayó en el mar y el piloto descendiendo en paracaídas fue hecho prisionero.

De aquellos refuerzos madrileños, pronto no quedó casi nadie. Los pilotos de La Calle, agotados después de los combates en el centro, fueron desapareciendo poco a poco, destinados a otros sectores o a descansar. Entre los pocos que se quedaron en el Norte, quiero especialmente nombrar a mi buen amigo y uno de nuestros mejores pilotos Juan Comas y a nuestro inolvidable Magrinyá.

Por aquellos tiempos llega también directamente desde el centro una escuadrilla de cazas monoplanos I-16, como les llamábamos "Moscas", pilotada por soviéticos al frente de Ujov.

Así es que toda nuestra aviación de caza después de la caída de Bilbao a mediados de junio, consta de dos escuadrillas de caza, una de Chatos y otra de Moscas.

Sobre Bilbao, derribado por los Messers alemanes muere nuestro jefe de escuadrilla Del Río. Protegiendo a Santander es derribado también por los Messerschmitt el jefe que le sucedió —Baquedano, que descendiendo en paracaídas fue canallescamente ametrallado en el aire y murió en el hospital. Después de ello, yo fui nombrado jefe de la escuadrilla de "Chatos" del Norte.

Por casualidad he conservado unos apuntes de aquellos tiempos, de los pilotos que componían la escuadrilla en el frente de Santander y el número de sus aviones:

1.ª patrulla	Morquillas	n.º 57
	Magrinyá	n.º 13
	Buyé	n.º 35
	Calvo	n.º 29
2.ª patrulla	Ortiz	n.º 12
	San José	n.º 50
	Galindo	n.º 28
	Panadero	n.º 20
3.ª patrulla	Comas	n.º 59
	Feo	n.º 30
	Zambudio	n.º 62
	Duarte	n.º 23
Reserva:	Barbero, Rodríguez, Miró, Llorente.	

Quisiera relatar algunos episodios que caracterizan nuestra lucha en el Norte, lucha de carácter tan especial.

Repito que la tarea primordial de la aviación enemiga era sin duda, la liquidación de la aviación de caza republicana en aquel sector, lo que hubiera permitido la libre y tranquila actuación de sus aviones. No todos comprendían esa situación y nuestra responsabilidad que nos exigía, teniendo en cuenta la enorme superioridad enemiga y la imposibilidad práctica de recibir refuerzos materiales, una táctica que se la podía llamar de guerrillas.

A mediados de julio, sale nuestra escuadrilla con bombas para bombardear y ametrallar las posiciones enemigas al sur de Santander. Al acercarnos al frente distingo sobre las líneas una enorme concentración de la aviación contraria compuesta de no menos de diez o más escuadrillas escalonadas en altura, entre bombarderos y caza. Jóvenes pilotos que acababan de llegar de la escuela y como tenía costumbre llevaba yo de puntos, Duarte y Llorente, me indicaban con la cabeza: —*"vamos a por ellos"*. Teniendo en cuenta que no íbamos a poder evitar duras pérdidas absolutamente irreparables y aunque el cuerpo me pedía brega, no pude decidirme y regresé a nuestro aeródromo. Dos días después, en aquel mismo sector, cubiertos por el sol, sorprendimos a una escuadrilla de Fiat y sin pérdidas derribamos a dos de ellos, combate que fue el bautismo de fuego de tres jóvenes pilotos de los recien llegados. Yo entonces conprendía ya y más tarde llegué a el convencimiento de que la aviación es un arma que, como todas las demás, exige el empleo de una táctica sensata que, asegurando mínimas pérdidas, cause al enemigo el máximo daño. La táctica, si se la puede así calificar, que empleaban muchos, y por cierto, buenísimos pilotos de liarse la manta a la cabeza y a pegar tiros fuera como fuese, es algo incompatible con la ciencia militar, ciencia de la que nuestra joven aviación no tenía la menor idea y nadie la ayudaba en ese sentido.

Recuerdo como en el frente de Bilbao, atacando en pescadilla a un Breguet, que por su mala suerte nos salió al paso, cuando yo, debido a la gran distancia,

aún no había empezado a disparar, mi buen amigo Panadero, que seguía aún mas lejos detrás de mí, me pegó un rafagazo queriéndo pegárselo al Breguet, que por poco, a unos centímetros de la cabeza, me envía al otro mundo. Me averió el depósito y tomé tierra en Lamiaco, empapado de gasolina. ¿Quién nos había instruido en tiro aéreo, enseñado a disparar? ¿A qué distancia? Nadie en absoluto.

Las magníficas cualidades de nuestros "Chatos" y de nuestros pilotos, las ilustra el siguiente episodio:

Cuando los ejércitos enemigos se acercaban a Bilbao y debido a los contínuos bombardeos de Lamiaco, aeródromo del que demasiado a menudo despegábamos dando tumbos entre explosiones de bombas, nos trasladamos a otro campo al oeste de la Ría, Las Carreras. Unos días después un Fiat, se ve que despistado, apareció sobre nuestro aeródromo y al echarnos la vista encima, con el pánico consiguiente, dio un viraje fenomenal y salió pitando sin perder un segundo. Al siguiente día y persiguiendo su objetivo principal de aniquilamiento de nuestra caza, los alemanes e italianos organizaron muy bien su ataque y en primer lugar nos enredaron sobre Bilbao en un combate que duró más de una hora y del que no podíamos salir atacados desde arriba por los Messers y desde abajo por los Fiat. Como fue natural, tomamos tierra sin gasolina y sin municiones. En pleno repuesto sucedió lo planeado en segundo lugar. Sobre nuestro aeródromo descubierto el día anterior, apareció una escuadrilla de Fiat a unos doscientos metros de altura y en pescadilla, se descolgaron en ametrallamiento. No podíamos hacer nada ya que solamente habíamos empezado a reponer el combustible. Bajo una lluvia de balas, dos "Chatos" estaban ya ardiendo y las pasadas continuaban poniendo en serio peligro a toda nuestra escuadrilla. Nos ayudó la suerte o la casualidad. Inesperadamente apareció sobre el aeródromo un "Chato". Era Magrinyá que regresaba de Santander en un avión reparado allí. Inmediatamente Magrinyá se metió contra toda la escuadrilla de Fiat y en tres minutos, no más, derribó al lado de nuestro campo y ante todos nosotros a dos de ellos. Los demás decidieron retirarse, se ve que "ante fuerzas superiores" y desaparecieron. Los dos pilotos derribados, según documentos, eran italianos.

Ya en Santander, Magrinyá pasó a la escuadrilla rusa de Moscas y murió extrañamente, en circunstancias desconocidas hasta hoy, cayendo desde gran altura hasta tierra en picado vertical. Perdimos a un extraordinario piloto que yo creo que si hubiera seguido volando el "Chato", seguiría viviendo hasta hoy. A mí también entonces me propusieron pasar a Moscas pero no quise separarme de mi querido "Chato". Mas tarde, ya en la URSS volando el "Mosca", no cambié de opinión.

En aviación, con frecuencia, es muy difícil concretar hechos y se pueden hacer solamente relativas conclusiones. El tres de junio, volábamos sobre Puerto Orduña cinco "Chatos" si mal no recuerdo, al frente de Baquedano, cuando a nuestro encuentro, desde las nubes, apareció un bombardero alemán que al vernos hizo un viraje de 90° y se metió de nuevo en las nubes. Tuvimos tiempo de darle un par de ráfagas González Feo, Panadero y yo, y en eso terminó el encuentro. Por radio nos enteramos de que aquel día había muerto en accidente de aviación al sur de Briviesca, a unos cincuenta kilómetros de donde atacamos al alemán, el general Mola. ¿Están relacionados entre sí esos dos sucesos? ¡Cualquiera lo sabe!

Para el hundimiento del acorazado "España" frente a Santander ¿Qué es lo que hizo la aviación? Los "Chatos" volamos sobre el, tirándole nuestras bombitas en picado. Recuerdo que a la tercera salida ya empezaba a inclinarse de borda. ¿Le hundimos nosotros por casualidad o fue por otros motivos?

La campaña del Norte fue para nosotros, jóvenes pilotos republicanos, muy difícil pero de grandes enseñanzas para el futuro. El que aguantó aquello podía y pudo aguantar lo que siguió. En el Norte se formaron y llenaron de experiencia muchos de los futuros jefes de la Aviación Republicana, como Comas, Duarte, Zambudio, González Feo, Barbero y otros brillantes pilotos. No entra en mi intención en estas letras, relatar las múltiples y heróicas peripecias de aquellas jornadas. Resumiendo diré que en el Centro nos fue relativamente mas fácil combatir en el aire.

Quisiera dedicar unas palabras a la ayuda soviética. Los aviones soviéticos fueron magníficos y por sus cualidades estuvieron a la altura que exigían las circunstancias y de las exigencias técnicas de aquellos años. El personal ruso, como es natural, era seleccionado y sus consejeros disfrutaban, excluyendo raras excepciones, de altas cualidades militares y profesionales. Recordemos a Douglas, Pumpur, Ereomenko, Ptujin. En España volaron extraordinarios pilotos como Serov, Yakuschin, Stepanov, Osadchy, Osipenko, Richagov, Turchansky y otros (me refiero a pilotos de "Chato"). Su ayuda, especialmente en Madrid y Guadalajara cuando la aviación republicana estaba exhausta, tuvo un valor excepcional y decisivo. Por desgracia su ayuda tuvo también facetas negativas. Recuerdo a un consejero que aconsejaba barbaridades. En el Norte, Archenujin, hombre de gran valor y sangre fría al que le vi pasear tranquilamente por el aeródromo cuando caían bombas a su alrededor, me aconsejaba enmascarar los "Chatos" en un extremo del aeródromo, el cual era aun desconocido por el enemigo y en el extremo opuesto poner maquetas de aviones "para despistar" Otra vez me comunicó que según los recibidos datos de información, en el aeródromo, si no recuerdo mal de Villarcayo, al sur de Santander, que estaba repleto de caza enemiga, los pilotos comían de 12 a 13 horas (?) y me proponían que a esa hora se debía de organizar un vuelo de bombardeo, y ametrallamiento de dicho aeródromo. Le contesté que si ese día precisamente al cocinero se le iban a quemar las patatas, nos íbamos a quedar nosotros también sin patatas y sin aviación. No me replicó nada.

Quiero subrayar el indudable hecho que todos, no hay duda, reconocemos, que la Unión Soviética fue el único pueblo que prestó una ayuda eficaz y multilateral a la República Española en su lucha contra la sublevación. Refiriéndome a aviación solamente, los aviones fueron magníficos, lo mejor que había en aquella época y el personal, repito, fue de extraordinaria capacidad, modestia y elevadas cualidades profesionales y morales.

Al mismo tiempo, a mi parecer, aquella potente ayuda hubiera dado aún mejores resultados, si no hubieran tenido lugar las siguientes fundamentales deficiencias:

Los consejeros soviéticos, se portaron, seguramente porque así fue erróneamente establecido, y a más y principalmente sin duda, por no herir nuestra susceptibilidad nacional, se portaron repito, de manera demasiado modesta. En la guerra no deben existir consejeros; deben existir jefes y si son aliados, de la nacionalidad que sean, las órdenes de los cuales deben cumplirse a

rajatabla, exactamente y sin discusiones. Por esos motivos es indudable que la actuación de aquellos consejeros cuyos consejos se tomaban a cumplimiento o no según el parecer de los jefes españoles, fue no siempre todo lo eficaz que debiera y pudiera haber sido.

Las unidades soviéticas, o sea, las escuadrillas cuyos aviones estaban tripulados por soviéticos y las unidades completadas por españoles, tenían entre sí y no por nuestra culpa, muy poco contacto. Vivían separadas, cada una por su parte, puedo afirmar desgraciadamente, ya que la convivencia y estrechos lazos entre pilotos de gran experiencia y nuestros jóvenes aviadores, necesariamente hubieran dado excelentes frutos. No se organizaban reuniones para coordinar actuación y táctica única y cambiar impresiones, opiniones y enjuiciar servicios. Nos veíamos solamente en el aeródromo. Los soviéticos mandaban sus unidades, los españoles mandaban las suyas y aunque formalmente el mando único era español, entre las unidades españolas y soviéticas no existió el indispensable absoluto compenetramiento. (Yo recuerdo en dos años una sola reunión).

Días antes de la caída de Santander, el 26 de agosto, yo que estaba de salud hecho cisco, salgo destinado a Barcelona y en plan de descanso, al mando de una patrulla de "Chatos", protegemos a Barcelona en el periodo de un mes. Sabiendo que había cazas en el Prat de Barcelona, el enemigo bombardeaba la ciudad solamente por la noche. De noche nosotros aún no volábamos, no teníamos la menor idea de qué son los vuelos nocturnos. Yo y otros jefes españoles empezamos a volar de noche en defensa de Valencia, solamente medio año después.

Aquel trabajo, claro está, no me satisfacía y pedí a la Jefatura destino al frente. Me propusieron de segundo de Juan Comas que mandaba entonces la tercera escuadrilla de "Chatos" y yo acepté. Mas tarde, en vísperas de destino Chindasvinto González a otro trabajo, fui destinado como su segundo a la segunda escuadrilla de la que tomé el mando poco después. En diciembre, se incorpora a la escuadrilla como mi segundo Julián Barbero.

Días antes de la ofensiva de Teruel estaban en acción tres escuadrillas de "Chatos". La primera, era soviética mandada por Stepanov; la tercera, la mandaba Comas y la segunda fue la que tuve la fortuna de mandar yo y digo fortuna, porque estaba compuesta por magníficos, llenos de acometividad y energía, jóvenes pilotos. En febrero del 1938, hace presencia la cuarta escuadrilla de "Chatos" mandada por Ladislao Duarte. Esas cuatro escuadrillas formaban el Grupo 26 de "Chatos" al mando de Armario, de la 11 Escuadra de caza que mandaba Aguirre, escuadra de caza única que llevó el peso de todas las campañas posteriores, Teruel, Aragón, Teruel, Aragón, Levante, Extremadura, Cataluña, etc. La primera escuadrilla de "Chatos" fue mandada en diferentes periodos por Ereomenko, Stepanov, Osipenko y Vicente Castillo y entre sus miembros españoles puedo recordar a Cirujeda, Ramírez, Maiquez, Sayos, Janover y otros. La segunda fue mandada por Chindasvinto, por mí, Barbero y Viñals y entre sus mejores pilotos quiero nombrar a Brufau, Calvo, Lario, Llorens, Fiestas, Montes, Aguilar, Mora, Torres, Sagasti, Torn, Castillo, Andreu, Rioja, Muñoz y otros. Entre sus mejores mecánicos su jefe en la escuadrilla Germán Martínez París, Trenzano, Ebri y otros. La tercera fue mandada por Comas, Zambudio y creo que Nieto y entre sus componentes recuerdo a Pérez Pérez, Montagut, Falcó, Campoamor, Ortega, Rubert, Redondo, Briz, Elías, Benavides, Muñoz,

Hurtado, Dálbert y otros. La cuarta fue mandada por Duarte, Hernández y Castillo y entre sus mejores aviadores recuerdo a Ramírez, Llorente, Orozco, Negrín, Llorca, Tortajada y otros.

En los frentes del Centro, aunque la superioridad numérica del enemigo continuaba siendo muy notable, la lucha en el aire tomó distinto carácter que en el Norte. En combate entrábamos inmediatamente cuando hallábamos al enemigo. El servicio de alarma fue mucho más eficaz. Como os acordaréis, los combates en los sectores centrales fueron de enorme concentración de aviones en los que con frecuencia tomaban parte más de cien aparatos, debido a lo cual los choques eran frecuentes. Nuestra táctica se puede formular en una palabra: atacar.

Salíamos las escuadrillas a patrullar en cuña de patrullas y escalonadas en altura, delante los "Chatos" y a más altura sobre nosotros volando en zig-zag debido a su mayor velocidad, los "Moscas". Al mirar atrás, cuando volábamos seis u ocho escuadrillas, el espectáculo era impresionante y lo era aún más cuando nos metíamos con otras tantas o más enemigas, enzarzando un lío difícil de desenredar entre trazadoras de toda índole, luminosas y de humo, paracaídas, y aparatos de diferente pelaje por todos los lados. Recuerdo que en Aragón chocaron dos aparatos un poco más altos que yo y sin tener posibilidad de apartarme tuve que atravesar una lluvia de chatarra que caía sobre mí y en resultado, me traje de vuelta al aeródromo un alerón de Fiat que se me incrustó en el plano inferior izquierdo.

Nuestra fórmula de combate era ya entonces la que fue más tarde expresada durante la Segunda Guerra Mundial por el as soviético Pokrichskin —altura, velocidad, maniobra, fuego—. El objetivo principal de los "Chatos" eran los bombarderos y los cazas de asalto, lo que traía en consecuencia el combate con los cazas que les protegían. Difícil era para nosotros la maniobra para alcanzar a los modernos bombarderos enemigos "Heinkel-111", "Savoya" y "Junkers-88" que tenían tanta o más velocidad que nuestros "Chatos". Contra los "Fiat" nuestra táctica era el combate a la vertical, tomando altura, lo que nos daba superioridad, teniendo en cuenta la mayor velocidad de los Fiat en horizontal y en picado y su menor capacidad en maniobra y toma de altura. Con los "Messerschmitt" la única táctica posible era la de descubrirles a su tiempo y enfrentarles el morro y las ametralladoras, lo que les gustaba muy poco y rehuían largándose de nuevo a las alturas. Para nosotros los "Chatos", el combate con los "Fiat" era el más trabajoso y exigía la máxima energía, atenta observación esférica, trabajo a todo motor y reacción momentánea. De aquellos combates que exigían enorme tensión física y moral volvíamos como Nazarenos. La cara salpicada de gotas negras del engrase de las ametralladoras, los labios cubiertos de una seca corteza blanca y todo eso entre surcos de sudor. En fin, cuando llegábamos a tierra y sin salir de la cabina nos recuperábamos un poco del agotamiento, el mecánico nos miraba como aquél que contempla un cuadro modernista y no puede comprender donde están en aquella cara la nariz o el ojo derecho.

La misión principal de los "Moscas" era alcanzar y atacar a los bombarderos, cubrirnos a los "Chatos" combatiendo a los "Messers" y dar buenas, certeras pasadas a los Fiat. A notables jefes españoles de los "Moscas" quisiera nombrar a Claudín, Zarauza, Tarazona, Bravo, Arias, Calvo, Diez, Cano, Meroño y a otros muchos pilotos de gran valía.

Los "Chatos" con mucha frecuencia, cumplíamos con eficacia tareas de bombardeo y ametrallamiento columnas y concentraciones enemigas en tierra. Formación en ala o en pescadilla y en círculo o en cadena. El bombardeo se hacía a la primera pasada en picado vertical.

La protección de nuestros bombarderos, especialmente aquellos verdaderamente heróicos "Natachas" (soviéticos R-5), las hacíamos de manera escalonada y la escuadrilla o patrulla mas baja, a la mayor cercanía posible para evitar sorpresas que, más de una vez, por alejamiento y torpeza, nos costaron muy caras.

Servicios de reconocimiento: Los "Chatos" los hacíamos muy raramente.

Vuelos nocturnos se practicaban solamente de protección de grandes ciudades y desgraciadamente a nadie se le ocurrió practicarlos en el frente por los cazas, con misiones de reconocimiento, bombardeo y a ser posible de asalto y ametrallamiento.

Los aparatos de los jefes de escuadrilla llevábamos en la quilla signos especiales para su mejor identificación en el aire. La primera, llevaba un círculo; yo, o sea, la segunda un triángulo; la tercera un cuadrado; la cuarta, dos círculos concéntricos. Esas figuras eran pintadas en blanco.

Nuestro único enlace en el aire consistía en señales que, claro está, no nos daban la posibilidad de organizar el mando como hubiera sido debido. El alabeo a los dos lados significaba: atención, veo enemigo. El alabeo a un lado era señal de cambio de formación de cuña a pescadilla o ala de patrullas. El segundo, alabeo a ese mismo lado era señal de paso a pescadilla o ala de todas las patrullas. Otras señales, si era posible por la distancia visual, las hacíamos con las manos. ¡Qué falta nos hacía la radio!

Recuerdo que durante la ofensiva enemiga en Levante, nuestra escuadrilla debía proteger el ametrallamiento de las columnas enemigas que efectuaba la cuarta escuadrilla de Duarte. En plena protección, cuando Duarte ya estaba "trabajando" y nosotros a una altura de dos mil y pico metros, limitada por una débil cortina de nubes, distinguimos a una formación de "Fiat" que viraba en nuestra dirección.

Di la señal de atención, pero había que tomar decisión. Se ve que lo tengo en la sangre, porque mi padre y mis abuelos fueron militares y seguramente mis tatarabuelos, ya que siempre consideré que mi tarea principal era cumplir la misión encomendada dejando aparte impulsos personales. Sabía por experiencia que el combate iba a transcurrir perdiendo altura, y debajo de nosotros la cuarta escuadrilla, que nosotros estábamos obligados a cubrir, estaba ametrallando. Tomé decisión rápida de atraer a los "Fiat" sobre las nubes y enredándoles allí en combate, procurar alejarlos lo más posible de donde estábamos. Volábamos en formación de cuña. Indiqué con el brazo derecho para arriba y me metí en la nubes. Cuando salí al sol, a los pocos segundos me encontré solo y al ver que no salía nadie más me tiré para abajo donde, claro está, ya estaba enredada la cosa. Cuando me arrimé a la cola de un "Fiat" y con un ojo en mis trazadoras y en su verde-amarillo fuselaje y el otro ojo observando el esférico espacio alrededor, olvidé por completo mis combinaciones tácticas. Como había supuesto, el combate tomó dirección descendente y llegó hasta Duarte, que ya casi sin municiones y con los aviones desperdigados, las pasó bastante mal y no pudo

evitar pérdidas. Si hubiéramos tenido radio enlace en aquella ocasión, como en otras muchas parecidas, todo hubiera salido mejor. Los "Messerschmitt" empleaban ya en aquellos tiempos aparatos de radio.

A la artillería antiaérea no le hacíamos mucho caso a pesar de que la casualidad podía costarnos el pellejo, como sucedió con el brillante piloto jefe de escuadrilla de "Moscas", Claudin, que fue destrozado en el aire por un rarísimo y casual impacto directo. Si al llegar al frente, mirábamos con atención a las líneas, se podían distinguir claramente los fogonazos de los cañones antiaéreos y un suave cambio de dirección y de altura resolvían positivamente la cuestión. Más nos preocupaban cuando volábamos a menos de dos mil metros, los cañones antiaéreos de tiro rápido tipo Herlikon, de calibre 22, —si no recuerdo mal—, que nos largaban verdaderos racimos de bolas rojo-amarillas que no nos gustaban nada en absoluto y a las que les pusimos el nombre de "huevos fritos". Esas bolitas sí que eran peligrosas.

En eso, por lo que yo sepa, termina la aplicación de nuestra caza y creo que relatar episodios de aquellos múltiples y diarios combates no va a tener el suficiente interés por ser aquellos muy parecidos unos a otros. Como curiosos, quiero recordar dos casos, uno de ellos cuando en Aragón, al lado del aeródromo de Candasnos, junto con la cuarta de Duarte, derribamos a un Heinkel-111 y desde el aire vimos cómo la tripulación incendiaba el avión. Nosotros tomamos tierra y la tripulación del Heinkel se encaminó hacia nuestro punto de mando y al llegar a unos cien metros de nosotros, su jefe formó en línea a los cinco tripulantes restantes, entre los que había uno herido en un brazo y se encaminó hacia nosotros en paso muy marcial, para darnos el parte como es debido, pero como no sabía el español lo empezó a hacer en alemán, hasta que Duarte, que estaba de mal genio, le interrumpió sacando la pistola. Desarmamos a los alemanes y yo metí a su jefe en un coche y a través de nuestro médico que sabía el alemán, le hice unas preguntas. A mi pregunta en qué aeródromos se basaba la aviación de caza, me contestó que no lo sabía. De qué aeródromo había despegado, contestó que de el de todos muy bien conocido, Logroño. Le pregunté porqué habían incendiado el avión y me respondió que un soldado cuando cae prisionero tiene el deber de destruir sus armas. En fin un representante verdadero del soldado teutón. Los mandamos con todo confort a la jefatura. Otro caso curioso, cuando en el aeródromo de Caspe, vino a "pasarnos revista" un general francés de la infame y mal nacida "No intervención". Pasó de aparato a aparato hablando con nosotros los pilotos para convencerse de que no eramos rusos y luego para convencerle de que eramos pilotos de verdad sin butaforia, hicimos un despegue de escuadrilla por alarma en minuto y medio. Se quedó con la boca abierta porque seguramente que lo hicimos mejor que sus franceses. La primera escuadrilla rusa estaba en un aeródromo de al lado.

Creo que no hay necesidad de detenerme relatando combates, sobre los cuales se ha relatado ya más de los suficiente; mi intención es hacer un pequeño análisis personal de rasgos generales. Diré solamente que nuestros cazas no tuvieron descanso en el transcurso de toda la guerra. Debido a nuestra reducida cantidad siempre estuvimos en acción. Cuando terminaban las actividades en un sector o frente, empezaban en otro; o comenzaba nuestra ofensiva o la comenzaba el enemigo y allí estábamos siempre los mismos volando de un sector o frente a otro frente o sector en donde la cosa andaba "caliente". Fue una tensión agotadora.

Casualmente he conservado hasta hoy en el margen de un mapa Michelin de carreteras de la región de Valencia, que empleé durante la ofensiva enemiga de Levante, una lista de pilotos de mi segunda escuadrilla, con los números de sus aviones, que creo tiene interés:

Sagasti	nº 97
Soria	nº 34
Aguilar	nº 64
Viñals	nº 81
Calvo	nº 41
Montes	nº 88
Brufau	nº 79
Díaz	nº 24
Puig	nº 41

Reserva: Mora, Torres, Andreu.

No quisiera molestar a nadie, pero ya que me he metido hoy en esta cuestión, no puedo ocultar mi opinión sobre la actuación de nuestros jefes, por la valoración de la cual, por lo que yo sepa, todos estamos modestamente muy calladitos, seguramente será por buena educación, cortesía y respeto a aquellos que fueron nuestros superiores. Ya me perdonaréis la violación de esta cortesía y respeto por motivos que considero indispensables y justos.

A mi parecer, nuestros órganos de dirección, nuestra jefatura, subsecretaría, seis regiones aéreas, etc., etc., no estuvieron a la altura que exigían las circunstancias. Creo que aquel señoritismo aviatorio al que me referí antes, frenaron las iniciativas y el talento militar de muchos de nuestros jefes.

¿En qué se ocupaba nuestra Jefatura y en general los jefes?, para mí, hasta el día de hoy, es un enigma. Debían de estar muy ocupados porque no se les veía por ninguna parte en el frente, pero ¿qué ocupaciones?, No tengo posibilidad de decirlo porque no tengo la menor idea. ¿Compra o fabricación de aviones y armamento? Es posible, pero para ello existía el personal de ingenieros aeronáuticos. En los frentes, comenzando desde la campaña del Norte, incluyendo a jefes de Grupo y Escuadra, nuestros jefes no volaban. ¿Cuáles eran sus actividades?

Los mapas con los que salíamos al frente eran los mapas de carreteras o turismo Michelín, no teníamos otros. Los objetivos a cubrir se nos mostraban por el jefe de Grupo en el Michelín en relación a las carreteras y pueblos allí indicados. Mapas militares, no los vimos nunca. Boletines de información sobre la táctica y características de los aviones y armamento enemigos no existían y si existieron no llegaron a nuestras manos. La situación en el frente la sabíamos aproximada-relativamente por radio o por lo que veíamos desde arriba; debido a eso y a la absoluta ausencia de contacto o enlace con las tropas de tierra, con seguridad, más de una vez, les debimos de hacer daño a nuestras fuerzas. ¿Dónde estaban emplazados los aeródromos enemigos, qué unidades, tipos y cantidad de aviones? No teníamos la menor idea. Carecíamos en absoluto de información política, social y otros convenientes, muy necesarios medios de carácter moral.

No se practicaban medidas de estímulo militar a excepción de ascensos por méritos de guerra. No tiene explicación porqué no se condecoraba a nadie, (una o dos excepciones que yo sepa). No tiene explicación tampoco, porqué no se distinguía, recompensaba o se les concedían títulos honoríficos a nuestras

mejores unidades de vuelo. Durante la Segunda Guerra Mundial, los pilotos de caza de todos los países beligerantes marcaban con diferentes signos en su avión los aparatos enemigos derribados. Entre nosotros, a nadie se le ocurrió hacerlo.

No hay duda que todo eso hubiera sido un buen y razonable estímulo para mejorar el resultado de las operaciones.

Las fotoametralladoras y aparatos fotográficos, los cazas no los empleamos nunca. Nuevos métodos de combate, nuevas formaciones, nuevas convenientes y racionales maniobras no se enjuiciaron nunca; las discutíamos solamente de manera individual en las escuadrillas.

Desde el año 1937 las operaciones de la caza fueron confiadas exclusivamente a la juventud, que no siempre disfrutaba de la necesaria experiencia y capacidad para llevarlas a cabo con el debido éxito a pesar de sus inagotables entusiasmo, energía y combatividad.

La completa ausencia de las indispensables influencia y exigencia de parte de los mandos superiores, teniendo en cuenta la juventud y poca experiencia militar del personal que componía las escuadrillas, conducía a niñerías y tonterías de toda índole impropias a unidades de un ejército regular que, por los mismos motivos, gozaban de gran éxito y popularidad. Recordemos, por ejemplo, las jugarretas del, por otra parte tan brillante piloto como Zarauza, sacando la pistola con motivo o sin él y haciendo bailar a la gente tirándoles tiros a los pies, disparando al techo al entrar en el comedor o afeitando a alguien medio bigote. Entre otras lindezas, Zarauza tenía la extraña costumbre de "instruir" a su gente a volar en formación echándoseles encima si no se arrimaban, como el creía, era debido. Esa poco razonable costumbre les costó la vida a él y a su punto derecho, piloto ruso, volando en formación en la Unión Soviética. No fue esa la muerte que, por sus méritos, mereció aquél gran piloto Zarauza.

A ningún jefe de aviación, oficial del ejército español, se le ocurrió explicar a nadie que las virtudes militares son, no solamente la valentía y desprecio al peligro, sino también el orden y la disciplina.

Cuando salían a combatir las escuadrillas como es debido, las encabezaban sus jefes. Es difícil comprender si salían el Grupo o la Escuadra completas, porque no salían al mando de sus correspondientes jefes. ¿Quién estableció el orden según el cual empezando por el Grupo y siguiendo para arriba, sus jefes no se consideraban obligados a tomar parte inmediata y activa en las operaciones? Claro está que nadie. En modo alguno quiero poner en duda el valor personal, el amor propio y la experiencia militar de aquellos jefes. Creo que sucedió así debido a que su moral estaba a muy bajo nivel y su olfato profesional ya veía perdida la causa de la República. ¿Para que jugarse el pellejo cuando ya se vislumbraba un penoso final?

No es difícil comprender por esos motivos el que al final de la contienda encabezaran nuestras unidades de aviación jóvenes de 18 a 22 años, que a pesar de sus notables cualidades como pilotos y combatientes, no pudieron tener las imprescindibles dotes de mando y experiencia militar que exigía la situación, teniendo en cuenta que peleábamos contra ejércitos profesionales de tan gran experiencia como el español, el italiano y el alemán.

Después de esta constatación, se puede repetir la pregunta: ¿En qué estaban ocupados nuestros jefes, si elementales tareas a las que estaban obligados no se resolvían?

Y así vivíamos los pilotos. De noche echando pelillos al aire y desde el amanecer, entre servicio y servicio, entre combate y combate, durmiendo en el coche al lado de sus aviones, con el paracaídas preparado en el estabilizador. En fin, señoritos de verdad, disfrutando de aquella ya nombrada cocina de muchos huevos y poca salsa.

Siguiendo mi relato personal, en junio del 38, durante el permiso o la ausencia de nuestro jefe de Grupo el comandante Armario, tomó provisionalmente el mando del Grupo 26. Hice algunos experimentos y pruebas para dirigir al grupo en el aire, pero sin radio no me salió y no pudo salirme nada en limpio; mis señales no eran siempre advertidas por las escuadrillas. Indudablemente para coordinar la maniobra eran indispensables aparatos de radio.

A mediados de julio, después del regreso de Armario, nuestra unidad es destinada como escuadrilla independiente al frente de Extremadura, aeródromo de Saceruela, en vísperas de la ofensiva de Queipo de Llano.

En septiembre de 1938, al frente de un pequeño grupo de oficiales, llegó a la URSS a cursar en la Escuela Superior Táctica de Aviación. Esos oficiales fueron los tenientes: de "Moscas", Marciano Diez; de "Chatos", Manuel Orozco, Rómulo Negrín y Román Llorente y de "Katiuskas" (soviético bombardero SB) Alfonso García y Anselmo Sepúlveda. A excepción de Negrín, todos los demás, al terminar la guerra, nos quedamos en la Unión Soviética en donde seguimos volando y tuvimos el honor de tomar parte, en filas del victorioso Ejército Soviético, en la Segunda Guerra Mundial.

Por méritos de guerra fui ascendido a teniente en marzo del 37, a capitán en marzo del 38 y a comandante en septiembre del 38.

¿Aparatos derribados? Me parece que 21, pero ¿quién puede decirlo con seguridad? Los combates de aquel entonces no daban tiempo a mirar a dónde y de qué forma caía y quién le pegaba a quién el tiro de gracia. Nosotros no somos alemanes, que han sido en nuestro siglo los que han demostrado un verdadero furor psicopático en eso de los derribos. Un alemán de cuyo nombre no quiero acordarme, afirmaba, por ejemplo, que en un solo combate había derribado a siete aviones. ¡Qué bruto! A otros, les llegaba la lista a 400 ¡Qué bestias! Si recordamos que el gran y nunca bien ponderado barón Munchausen era alemán, la cosa queda clara. Entre nosotros, hay que reconocer, que a los derribos no les prestábamos la debida atención e importancia. Recuerdo que en Teruel, un voluntario austriaco, Korous, que volaba a mi lado, al regresar de un servicio me afirmó que yo había derribado a un "Messer", al que yo, después de darle una pasada, no volví a mirarle ya que tenía en frente a otros aparatos enemigos. Sucesos parecidos tenían lugar con mucha frecuencia. En el haber de nuestra segunda escuadrilla, cuenta el derribo de dos tan brillantes pilotos franquistas como Haya y Vázquez Sagastizábal y el italiano Pressel. (Eso, por lo poco que yo sé).

Sobre la interesantísima epopeya aérea del Ebro, Cataluña y Centro en vísperas del fin de la guerra, supongo que ya se detendrá a relatarlas alguno de sus heróicos participantes. Yo, por desgracia o por suerte, estaba ausente.

Terminé mis actividades aeronáuticas en 1948, con 2412 horas de vuelo en aviones militares y 4856 tomas de tierra siendo inspector de técnica de pilotaje de una división aérea del Ejército Soviético.

Bueno, la aviación militar de hoy es tan fenomenal, sus características técnicas, sus posibilidades y su táctica de combate son tan diferentes a las de cuarenta años atrás, que éstas mis letras pueden servir a mis compañeros veteranos como un buen recuerdo de nuestra agitada juventud y a los aviadores de hoy, gente joven y animosa, solamente como memoria y ejemplo del compañerismo, ayuda mutua, agresividad, maestría y desprecio al peligro que siempre caracterizaron a la Aviación Española.

Mis andanzas aéreas en cielo soviético, que no son pocas, creo que merecen atención aparte, lo que haré la siguiente vez.

Perdonadme, si he molestado a alguien en este escrito, lo que ha estado lejos de mi intención. He querido ser solamente ecuánime y justo.

Y creo que por hoy, es todo, pero no quisiera terminar este escrito sin recordar con emoción a todos aquellos compañeros, jóvenes pilotos de caza, que en todos los frentes, desde mediados del 37, llevaron a sus hombros todo el peso de aquellos duros, agotadores combates y sostuvieron siempre muy alto el honor de la Aviación de la República Española. Nunca olvidaremos y veneraremos la memoria de aquellos que, cumpliendo con su deber como militares españoles fieles a su pueblo, ofrendaron heróicamente sus vidas en defensa de la Democracia, del gobierno legal de nuestra Patria.

Quisiera también expresar mi admiración y cariño a todos aquellos compañeros de Arma, sin excepción, que bajo bombas y metralla, cada uno en el puesto que le fue designado, pilotos y soldados, ingenieros y técnicos, mecánicos y armeros, a aquellos compañeros de servicios de aeródromo, intendencia, meteorólogos, paracaidistas, a todos aquellos magníficos e incansables ayudantes que quitaron siempre de los hombres del personal volante, difíciles tareas de abastecimiento, alojamiento, alimentación, vigilancia y seguridad, a todos aquellos con los que juntos luchamos defendiendo una causa justa y noble, la causa de la Democracia, de la libertad, de las Instituciones legalmente constituidas, a aquellos que emplearon honrosa y lealmente las armas que el Pueblo Español puso en sus manos.

Comandante de la Aviación Republicana Española

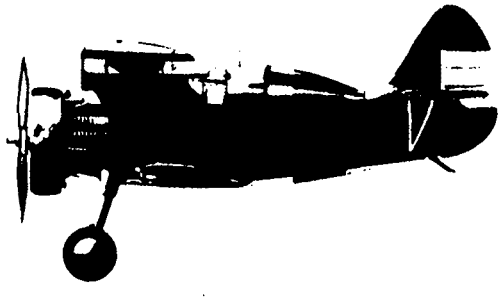
Teniente coronel de las Fuerzas Aéreas Soviéticas

Cabo 1.º de la Real Aviación Española:

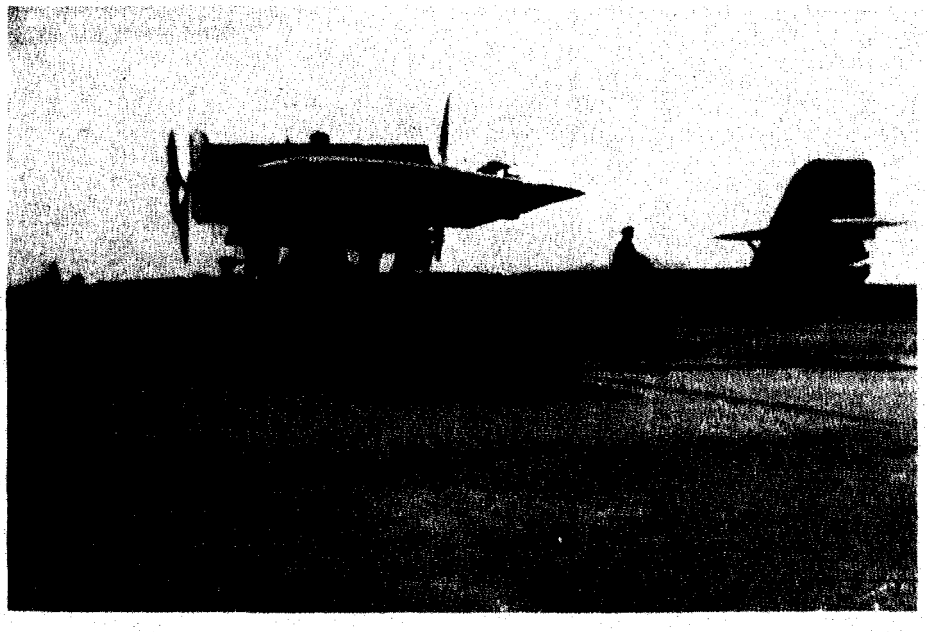
Leopoldo Morquillas Rubio

20 de mayo de 1982.

BIBLIOTECA
Ateneo Español de México

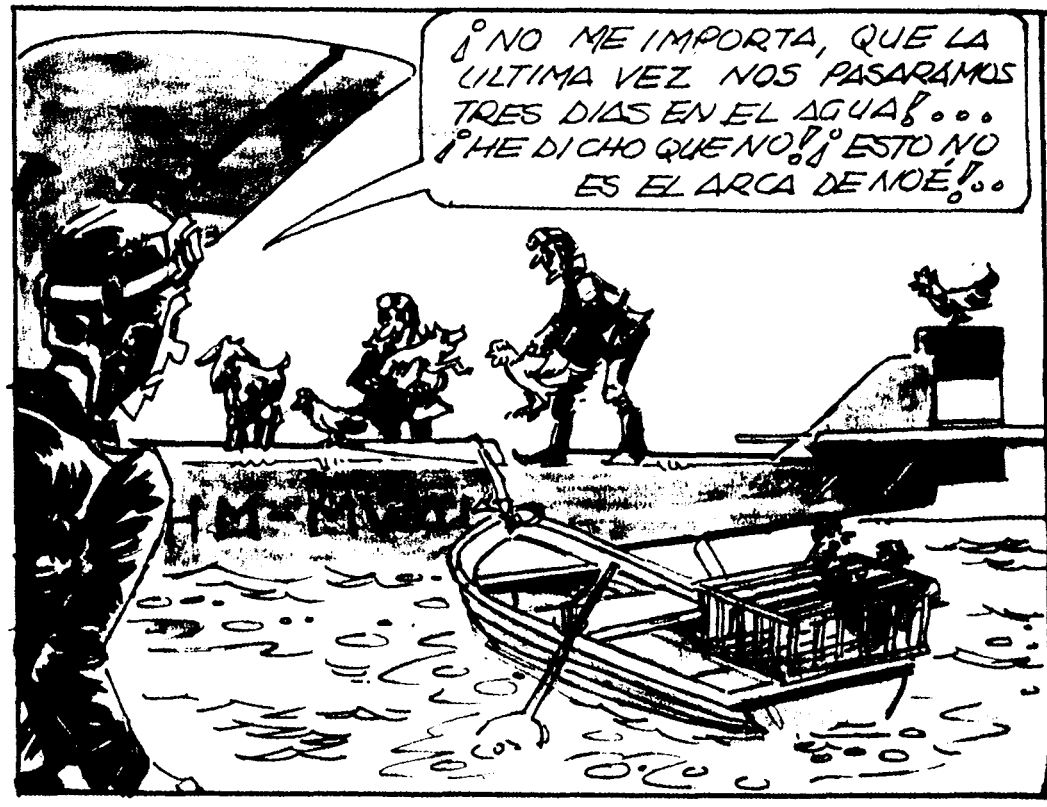


ATENEO
ESPAÑOL
DE
MEXICO



Base de Hidroaviones DORNIER "WAL" en San Javier (Murcia)

ESTE PACO, ES CAPAZ DE CUALQUIER COSA POR VOLVER CON EL AVION A CASA...


¿NO ME IMPORTA, QUE LA ULTIMA VEZ NOS PASARAMOS TRES DIAS EN EL AGUA?... ¡HE DICHO QUE NO! ¡ESTO NO ES EL ARCA DE NOÉ!..