



# ICARO

BOLETÍN INFORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

NUEVA EPOCA Nº 91 - X/2007 JULIO - Publicación trimestral



# SUMARIO

	Pág.
• EDITORIAL	2
• ACTA ASAMBLEA BENIDORM	3
• CARTA DE AMANCIO BALTANÁS	5
• HOMENAJE A PABLO SALEN (Carlos Lázaro)	4
• MEMORIZANDO LA HISTORIA DE ADAR DESDE SUS PRIMEROS PASOS (Celestino Díaz)	6
• SOBRE INSTRUCTOR DE KIROVABAD (Abrosimova Klara)	7
• UN KATIUSKA EN SITUACIÓN LÍMITE (A. Bañón Rubio)	8
• PINCELADAS BIOGRÁFICAS DE ANTONIO CANO CANO (Celestino Díaz)	10
• EL MOSCA (Poesía de A. Bañón) Sesiones dedicadas a Carlos Haya y la Guerra Civil (Juan M. Riesgo)	11
• CARTA DE VUELO. AIRBUS A-380 UN FUTURO PROMETEDOR (Simón Fiestas)	13
• SE FUERON	13
• SE INCORPORAN	13
• LOS 90 AÑOS DE UN AVIADOR: Juan Francisco Gómez Martínez	14
• BIBLIOTECA OBRAS ADQUIRIDAS: «La Odisea de la Brigada Abraham Lincoln» (Simón Fiestas)	14
• APORTACIONES VOLUNTARIAS	15
• FUNDACIÓN AENA (contraportada)	

**Dirección:** Carlos Lázaro

**Consejo de redacción:** Directiva Nac. y Carlos Lázaro

**Corrección:** Angel Giménez y Gregorio Gutiérrez

**Diseño original:** Javier Marquerie.

Depósito Legal: M-5201-1995

**Tirada:** 600 ejemplares.

**Portada cedida por:** Isaac Montoya

**Contraportada:** Fundación AENA

*Esta publicación se financia exclusivamente con las cuotas y aportaciones voluntarias de los socios y simpatizantes de A.D.A.R. ADAR no se hace responsable de las opiniones de los autores de los artículos. Prohibida la reproducción total o parcial de este boletín.*

BOLETIN INFORMATIVO TRIMESTRAL DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA. Nº 91. Julio 2007  
Sede social: San Bernardo, 119, 3º Int. 28015 Madrid  
Tel./Fax: 91 593 91 68.



# Editorial

Estimados compañeros:

Una vez más, afrontamos juntos el comienzo del verano después de unas jornadas provechosas y fructíferas para ADAR. Como ya os indicamos en el número anterior, hemos conseguido publicar un número especial dedicado, en justo recuerdo y homenaje, a todos los integrantes de los Polikarpov RZ y Polikarpov R-5. Los beneficios que obtengamos de la venta de este ICARO especial se destinarán a futuras actividades de divulgación de las Fuerzas Aéreas de la República y ADAR, tal y como se ha aprobado recientemente por la Directiva Nacional en la pasada Asamblea celebrada en el mes de junio en Benidorm.

Desde aquí os animamos a seguir colaborando en el ICARO y en nuestra página web (adar@adar.es) que ha sufrido una modificación para mejorar el servicio y la exposición del numeroso contenido que hemos recibido desde su apertura. A todos los que nos estáis ayudando en las diferentes actividades de ADAR os damos nuestras sinceras gracias. ¡Buen verano a todos!

La Directiva Nacional

## NOTA INFORMATIVA

**COMO EN AÑOS ANTERIORES, OS COMUNICAMOS QUE EL HORARIO DE OFICINA DEL MES DE JULIO Y PRIMERA QUINCENA DEL MES DE SEPTIEMBRE SERÁ LUNES A VIERNES DE 9'30 A 13,00 horas**

\* \* \*

**LA OFICINA PEREMANECERÁ CERRADA TODO EL MES DE AGOSTO POR VACACIONES DEL PERSONAL. ROGAMOS NO ENVIEIS CARTAS NI GIROS.**

# ACTA DE LA ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA CELEBRADA EN BENIDORM EL DÍA 19 DE MAYO DE 2007

## MESA:

Joaquín Calvo, Rosa Sanz, José Luis Figueroa, Vicente Gandía, Angel Giménez, Felicitas de las Heras, Angel Sanz, Antonio Vilella, Gregorio Gutiérrez, José García Lloret, M<sup>a</sup> Carmen Martín y Eusebio Ortega.

Acta de la Asamblea General Ordinaria celebrada, el día 19 de mayo de 2007, en el Salón del Hotel Meliá Benidorm, sito en la Avda. Dr. Severo Ochoa, 1, de Benidorm (Alicante). Siendo las 11'15 horas se abre la sesión. Presiden la Mesa los compañeros arriba citados, siendo 54 los asistentes. A continuación se pasa a leer el:

## **ORDEN DEL DIA**

- 1º.- Lectura y aprobación, si procede, del Acta anterior.
- 2º.- Informe de la Directiva Nacional.
- 3º.- Informe Económico, Balance del año 2.006.
- 4º.- Informe sobre la semana Cultural en Llanes.
- 5º.- Preguntas y proposiciones.

Celestino Díaz pide un recuerdo para los compañeros que no han podido asistir a la Asamblea por estar enfermos.

### **PUNTO 1º. - Lectura y aprobación, si procede, del Acta anterior.**

El Secretario, José L. Figueroa, da lectura al Acta de la Asamblea anterior de fecha 27 de Mayo del año 2.006, que se aprueba por unanimidad.

### **PUNTO 2º. - Informe de la Directiva Nacional.**

El Presidente, Joaquín Calvo, tras saludar a los presentes y darles la bienvenida, pide guardar un minuto de silencio por los compañeros que se han ido a lo largo de los últimos 12 meses. A continuación informa de los acontecimientos más destacados que se han producido desde la última Asamblea.

Da la bienvenida a los 15 nuevos socios que se han incorporado a la Asociación, destacando que la mayoría de ellos son jóvenes e interesados en la historia de la Aviación.

El Presidente pide a la Vicepresidenta, Rosa Sanz, que lea el informe que se ha enviado sobre la página web, que se inició hace un año y que es obra de los asociados Roberto Pando y de su mujer Mercedes Suárez, a los que agradece el enorme esfuerzo. Dicho informe es como sigue:

«90 países han conectado con ADAR a través de Internet.

Son 1.700.000 las búsquedas realizadas en las páginas de ADAR y 800.000 visitas recibidas.

De la revista ICARO se editan 800 ejemplares. Desde Internet, han sido descargados en julio pasado 6.710 ejemplares, es decir, que cerca de 10,000 personas han leído el ICARO.

Son 400 las consultas a través del correo electrónico preguntando por familiares o amigos, que han sido resueltas o están en proceso de serlo.

Actualmente el ritmo de visitas diarias es de cerca de 200. Se tenía previsto que fuesen entre 20 o 30.

Las cuotas de tráfico contratadas se triplican cada mes. Es decir, que si la cuota de tráfico fuese el contrato de la luz, estaríamos consumiendo tres veces más que lo que tenemos contratado.

Queremos agradecer a la prestigiosa empresa Dinahosting (que es nuestro proveedor del servicio de la página Web), que hasta el momento, por solidaridad y simpatía a ADAR, no nos cobra este exceso.

Debemos celebrar la existencia de la página web, ella nos permite:

Una comunicación fluida entre socios de ADAR repartidos por el mundo

Pero también, familiares y miembros de las FARE nos han aportado datos biográficos inéditos, que vienen a enriquecer los archivos de ADAR, con fotografías y documentos de gran valor histórico.

El nacimiento de la página web de ADAR, ha sido destacado por numerosos medios de historia y de información militar, como la revista Defensa, que comenta prácticamente todos los meses alguna información sobre ADAR o el ICARO en los 25.000 ejemplares que edita.

Todos estos logros se consiguen gracias a la eficacia de un grupo de investigadores y socios de ADAR. Desde aquí queremos felicitar y agradecer los desvelos y esfuerzos incansables de: Merche Suárez, Roberto Pando, David Iñiguez, Isaac Montoya, David Gesali, Carlos Lázaro y Javier Marquerie.

Para concluir, informamos que cuando se inició esta aventura de internet, no se presagiaba la avalancha de visitas que se están recibiendo, y se necesita agilizar las modificaciones de los datos que se van incorporando».

A continuación, Joaquín Calvo, informa que:

El 18 de junio del pasado año, se celebró en Gandesa el homenaje anual a quienes cayeron en la Batalla del Ebro, y que organiza la Delegación Norte/Balear.

También del evento celebrado en los días 16 al 18 del mismo mes y que tuvo lugar en Robledillo de Mohernando (Guadalajara) y que estuvo dedicado al pionero de la Aviación Brasileña, Santos Dumont. Dicho evento lo organiza la Asociación de Aviación Experimental Extremeña. En representación de ADAR, asistió Gregorio Gutiérrez que impartió una conferencia sobre los Katiuskas.

Enrique Tapia, asociado de Francia, nos informó que en octubre pasado se celebró en Toulouse, el 75 aniversario de la II República Española. En este acto se hizo entrega de una bandera ideada por él mismo y en la que ha unido los logotipos de «ADAR», «ALAS PLEGADAS» y un «Mosca» en el centro.

Toma la palabra Antonio Vilella e informa:

Por primera vez un Ayuntamiento, el de Sta. Margarita i els Monjos, de España, ha dedicado una Avenida a la Aviación de la República «Passeig de la Aviació Republicana» (ICARO nº 90)

La Fundación Parc Aeronáutica de Catalunya homenajeó a los aviadores de la República en Sabadell con el apoyo del Ayuntamiento de dicha localidad. (se informó en el ICARO nº 90)

Joaquín Calvo continua informando de que en noviembre, la familia de García Lacalle, entregó al Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, del «Diario de la Escuadra de Caza». (En el boletín ICARO nº 89, se informó ampliamente de dicho evento.)

.Como en años anteriores, el día 6 de diciembre, fuimos invitados al Congreso de los Diputados para celebrar el día de la Constitución.

La Fundación Aena, renovó el contrato de publicidad en nuestra revista ICARO. También ha subvencionado la revista especial que hemos editado de los artículos de «Natachas» que se han recopilado en las diferentes publicaciones que ha habido en ADAR a lo largo de su existencia. Dicha recopilación la han hecho: Carlos Lázaro, David Gesalí, David Iñiguez y Roberto Pando. Les damos las gracias por su interés y trabajo. En marzo, la Fundación Aérea de la Comunidad Valenciana, solicitó a Joaquín Calvo que impartiera una conferencia sobre la 2ª Escuadrilla de «Chatos» que actuó en la zona, resaltando a los valencianos que pertenecieron a ella.

En el ICARO nº 90, se publicó la carta dirigida a la Vicepresidenta del Gobierno. En dicha carta se informa de lo que es ADAR y solicita ayudas para la Asociación. La respuesta fue una información del procedimiento necesario para poder acceder a las ayudas. Así se ha hecho y se ha conseguido una subvención de 6.000 euros que se invertirán en la digitalización de los documentos de los archivos pertenecientes a ADAR. Por tal motivo, es muy

importante que todos los asociados que estén interesados en donar documentos a la Asociación, lo comuniquen a la mayor brevedad posible.

Este ha sido el resumen de los hechos más significativos de los últimos 12 meses.

### **PUNTO 3º. - Informe Económico y Balance.**

#### **De 2006**

Como en años anteriores, en el ICARO nº 90 que se envió a primeros de abril, se incluye el Balance Económico o cuenta de resultados del año 2006, en el que se especifica todos los ingresos y gastos que a lo largo del pasado año ha tenido la Directiva Nacional. Los ingresos han sido:

La cantidad total de las Delegaciones sobre el 25% de las cuotas recaudadas es: 7.499,50 •. En concepto de ayudas al boletín ICARO ha sido de 6.059,37 •; los ingresos por intereses bancarios fueron 547,86 •; y otros ingresos han ascendido a 3.459,00 •. En total hemos tenido unos ingresos de 17.567,73 •

Los gastos totales fueron 17.629,61 •, por tanto en el ejercicio económico del año 2004, hemos tenido un déficit de 61,88 •.

### **PUNTO 4º.- Informe sobre la Semana Cultural de Llanes.**

Lamentablemente, la semana de aviación histórica de Llanes, que estaba previsto celebrar el presente año, se ha suspendido. Aunque se ha malogrado provisionalmente, es necesario destacar que por parte del Gobierno del Principado, la celebración de un acto en que participen activamente los veteranos republicanos les entusiasma. Lo que se ha conseguido es que el Aeródromo de Colunga, abandonado por las FARE, sea objeto en próximas fechas de un estudio y cata arqueológica en la que los investigadores de ADAR intervendrán activamente.

### **PUNTO 5º.- Preguntas y proposiciones**

Nuestro asociado Carlos Lázaro, envió una serie de propuestas viables para que ADAR pueda conseguir cumpliendo sus objetivos de difusión de la historia de la Aviación de la República y, al mismo tiempo, que esta labor no suponga un gasto para la Asociación. Y son las siguientes:

*«1º.- Elaboración del ICARO especial. El año próximo se puede solicitar una nueva subvención para hacer otro número. Los beneficios de las ventas nos pueden ayudar a paliar los gastos de la Asociación.*

*2º.- Exposiciones de carteles. Ahora mismo tenemos montada la exposición dedicada a los libros de los aviadores y que se pueden utilizar para ofrecérsela a entidades o ayuntamientos aprovechando que se conmemora el 70*

*aniversario de la Guerra Civil. Hemos recibido una propuesta de unos pueblos valencianos, de una entidad castellano-manchega y se lo podemos ofrecer a la Fundación Progreso y Cultura. Se han recibido varias solicitudes. Esta exposición puede adquirir carácter itinerante.*

*3º.- Exposición explicativa sobre la Aviación de la República y ADAR. Es una propuesta para hacer una nueva exposición que exhiba la historia de la Aviación de la República, siguiendo el guión del ICARO especial que hicimos para el acto de Getafe. También podemos explicar el origen de las diferentes asociaciones de aviadores de posguerra hasta llegar a ADAR.*

*4º.- Archivo. La apertura de la página web, nos ha supuesto una verdadera avalancha de peticiones y ofertas de entrega de documentos. El archivo de la Delegación de Madrid ha duplicado sus fondos y el de Barcelona incrementa los suyos paulatinamente. Dado el creciente interés de los investigadores en la aeronáutica republicana, consolidar y enriquecer el archivo puede servir en el futuro para que ADAR obtenga más reconocimiento de las instituciones, a la par que fuentes de financiación».*

A. Vilella manifiesta que ha sido delegado por la Junta Directiva de la Norte Balear para entregar la medalla de la Asociación y expresar el reconocimiento que se tiene es esta Delegación por el trabajo y eficacia, a la secretaria de la Directiva Nacional, M<sup>a</sup> Carmen. También a la Vicepresidenta Rosa Sanz, junto con el Secretario José Luis por su labor y entusiasmo dentro de la Asociación. Y a Felicitas de las Heras por engrandecer a la revista ICARO con sus poesías. También propone que se hagan gestiones en el Museo de Historia Militar para que pongan una placa a la Aviación de la República.

Así mismo sugirió aumentar la cuota de los asociados, acordándose que este tema se incluyera en el orden del día de la próxima Asamblea Nacional.

Celestino Díaz: propone que la Asociación se ponga en contacto con todas aquellas organizaciones que tienen que ver con la aviación y hacer un congreso de todas ellas con el fin de que todas expongan sus ideas y llegar a una compenetración y desarrollo conjunto de los aficionados al vuelo deportivo, en el que participe ADAR como instrumento principal y sea la cara visible.

Julián Aparicio manifiesta que los aviadores son profesionales pero solicita un recuerdo para todos aquellos que por diferentes motivos no pudieron serlo y contribuyeron para que ellos lo fueran.

José García Lloret: sugiere poner en conocimiento de la prensa local de las celebraciones de las Asambleas. Francisco Álvaro Horcajada, propone que se den de baja a los que no pagan como socios y que no reciban el ICARO, y pide que se recuerde a los observadores.

Pedro Enrique San Juan, también propone subir la cuota hasta que se aumente los ingresos vía publicidad internet.

Vicente Gandia quiere dedicar un recuerdo de aquellos años en que ADAR la componían muchos asociados y que lamentablemente cada vez somos menos

No habiendo más asuntos que tratar, se cierra la sesión siendo las 12'50 horas del día más arriba señalado.

Vº Bº.

El Presidente

Fdo. Joaquín Calvo

El Secretario

Fdo. José L. Figueroa

## **CARTA DE AMANCIO BALTANÁS DIRIGIDA AL PERIODISTA JOSÉ FERRER**

(Amancio Baltanás Franco)

Sr. José Ferrer:

Habiendo visto su publicación en ICARO nº 90, revista de la Asociación de Aviadores de la República, he encontrado en el artículo algunas diferencias que con mi nota quisiera poder arreglar, o que Uds. al menos vea que sus informaciones se han distorsionado por los muchos años.

Me presentaré, soy Amancio Baltanás Franco, Teniente ametrallador Bombardero en el Katiuska 39 de la 3ª Escuadrilla.

Camporrobles día 6 de junio de 1938: serían las cuatro de la mañana cuando la 3ª escuadrilla de Katiuskas despega rumbo hacia La Cenia. Ayudados por los faros de todos los coches para poder hacer el despegue. Ya en el aire a la altura de las Islas Columbretes, el piloto sufre un mareo. Badía, después de la ayuda prestada por el observador, con la entrada de aire fresco se reanimó. Continuamos el vuelo y nos incorporamos otra vez a la formación, momento justo cuando empezó el bombardeo del objetivo; salíamos ya juntos con la formación, la aviación alemana atacó. Como nuestro avión no tenía ya velocidad, nos tocó casi la mejor parte, resistimos ocho o diez pasadas de un caza enemigo que nos acribilló a balazos. Yo gasté mi munición. Nada nos pasó, tomamos tierra en la playa de Castellón sin tren de aterrizaje. No eran aun las seis de la mañana. El observador no pudo tirar las bombas, su luki no se abrió y las bombas estaban sueltas en él cuando tomamos tierra.

Los muertos fueron once. Un prisionero, dos aviones rotos y tres sanos, del resto... El fin era bombardear La Cenia y se cumplió el servicio. Después, repuesta la escuadrilla fuimos a la batalla del Ebro donde cumplimos tantos servicios como el Estado Mayor nos ordenó.

# MEMORIZANDO LA HISTORIA DE ADAR DESDE SUS PRIMEROS PASOS

EN SÍ, LA HISTORIA DE LOS AVIADORES DE LA REPÚBLICA ES UN COMPENDIO DE LAS  
VIVENCIAS DE CADA CUAL

ADAR es una gran obra realizada a pasos cortos. Igualmente es cierto que fuimos muchos sus progenitores, y no es menos evidente que unos compañeros aportaron más esfuerzo que otros, pero, entre todos, hicimos posible crear una organización con un entramado que combinan solidaridad y cultura, en un ambiente social tan íntimo como si se tratara de un auténtica familia emparentados entre sí con un origen común y trato frecuente, vinculados al principio por un deseo reivindicativo de preferente interés de reivindicar nuestro derecho profesional como tales aviadores. Esos pasos los iniciamos a finalizar la contienda bélica, aunque el origen de nuestra historia responda a aquel sangriento verano, cuya fecha es tan poco digna de recordar, aunque por mucho que deseemos marginarla, la sangre derramada, tampoco nos permite olvidar. Hito que, sin pretender traerlo a la memoria, lo reiteramos con mucha frecuencia, porque además de dolor fue una época que nos iluminó el camino para llegar a la meta de ser aviadores. Y ya en el Arma, nos fuimos conociendo, en las Escuelas Aeronáuticas, Campos de entrenamiento, Escuadrillas, etc., etc., Finaliza la guerra, se truncan todas nuestras ilusiones como aviadores, al mismo tiempo sobreviene el exilio para unos y la cárcel para los demás.

Una vez excarcelados (en libertad condicional) solíamos reunirnos esporádicamente, en pequeños grupos. El día primero de mayo de 1970, los compañeros de Valencia, organizaron la primera reunión «clandestina» importante.

Fue en El Palmar, en la Albufera. Lograron reunir unos cuarenta compañeros de distintas provincias; también de México y Francia. En 1971 se hizo en Madrid, y la más multitudinaria fue en mayo de 1972 en Benidorm, que asistimos unos ciento cincuenta.

Se cambiaron impresiones acerca de constituir una asociación. También los residentes de Cataluña y de las Islas Baleares

hacían gestiones con idéntica intención. Pero no hay duda que las deliberaciones más decisivas y determinantes para lograr el objetivo que nos ocupa, lo consiguieron unos pocos compañeros que se reunieron en el despacho privado de D. Enrique Tierno Galván; ámbito ideal que disfrutamos gracias al apoyo del doctor Javier Paulino, y el compañero Angel Nombela. Estos tres ilustres amigos nuestros se merecen un homenaje póstumo y que se lo podemos ofrecer a modo de breves biografías para que tengan su referencia los lectores jóvenes, (e igualmente los mayores), y al recordarles, tengamos la sensación de que están más cerca de nosotros.

ENRIQUE TIERNO GALVAN (1918-1986). Catedrático de Derecho en las universidades de Murcia y Salamanca. Autor de numerosos libros. Fue procesado en 1957; se le expulsó de la Universidad y ya en el exilio, fue profesor de la de Princeton. Cuando regresó a España en 1974 creó el partido Partido Socialista del Interior, que se convirtió en el Partido Socialista Popular PSP. Como Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Madrid, dejó una herencia de un político ejemplar. Siempre recordaremos sus famosos bandos. El pueblo de Madrid le dio el nombre a un magnifico parque, donde se ubica un Planetario moderno. Y no se puede olvidar



que fue la única Autoridad que nos cedió un local gratuito situado en la Casa de Campo.

JAVIER PAULINO PÉREZ, falleció el 26 de enero de 1991. Era doctor especialista en Medicina, y ejercía en Ciudad Real. En esa ciudad manchega y en los alrededores se le conocía como el médico de los pobres, tanto por su actitud humanitaria con las personas humildes, como por sus cualidades connaturales como psicólogo nato, virtudes que se sintetiza en la siguiente frase: «EL MÉDICO QUE SABE ESCUCHAR, A VECES CURA SIN RECETAR». Le conocí en el invierno de 1937-38, justo el día que me incorporé a la 3ª Escuadrilla de Natacha, donde ejercía en calidad de médico junto a un buen practicante. Y ambos velaban por nuestra salud noche y día con interés paternal. Después de la contienda coincidí con él en alguna ocasión, y ya Senador intercedió con toda su influencia moral y política en aras de obtener nuestro objetivo principal: nuestra profesionalidad.

ANGEL NOMBELA VERA, compañero mecánico de la referida 3ª de Natachas. Puedo decir que, como aviador y político, desde su juventud batió un record de sufrimiento. Soportó la petición fiscal de pena de muerte. Permaneció en prisión más de 20 años y, cuando fue excarcelado, no tenía ningún familiar con quién residir. Entonces fue recibido por el viejo profesor como un pariente suyo. Nombela correspondió ayudándole como secretario particular, e hizo a su vez como conserje, gestor, etc. etc....

A Nombela le debemos que nos abriera las puertas de ese despacho, donde se echaron los cimientos de nuestra gran obra: ADAR.

Ahora, para finalizar el primer capítulo del trayecto seguido de nuestra «memoria histórica» hemos de citar la primera Asamblea celebrada en las proximidades de Barcelona, festejada con la alegría y euforia al saber que se tenía la autorización para reunirnos en libertad, acto que supuso las últimas deliberaciones del proceso de la legalización de ADAR.

Continuará  
(Celestino Díaz)

## Sobre instructor de Kirovabad



Estimados amigos:  
Me dirijo a Vds para que me ayuden en la búsqueda de pilotos veteranos de la guerra civil española.

Durante el año 1937 ejerció como instructor de la Escuela de pilotos de la ciudad de Kirovabad el teniente piloto BEVZIUKOV Aleksandr Kondratievich. Durante los años 1937-1938 hubo en dicha Escuela grupos de alumnos pilotos de España. El mencionado teniente hablaba muy bien español y tuvo muchos amigos entre los alumnos españoles. El teniente BEVZIUKOV murió en el frente en 1942, el mismo año en que nació su hijo Alexandr y que ahora quiere encontrar a alguien que le pueda contar algo sobre su padre.



En los archivos hay pocos materiales y él no puede venir y dedicarse a la búsqueda de noticias, y por eso me pidió que le ayudara. Yo entré en contacto con la Asociación de Veteranos A.P.A.V.E. pero no obtuve ningún dato concreto. Intenté también hacer algo por

mediación de la Cruz Roja, pero sin resultado alguno.

Le ruego encarecidamente que me ayuden, en lo posible, para saber cómo y a quién dirigirme. Cómo acceder, si es posible a los archivos.

Mis teléfonos: 932637919, 630243302  
Correo electrónico: clara13@yandex.ru

Abrosimova Klara

# UN KATIUSKA EN SITUACIÓN LÍMITE

(Antonio Bañón Rubio, Mecánico)

El cielo ofrecía un aspecto gris ceniciento. El viento del noroeste no poseía la fuerza suficiente de encabritar el mar. Negro y pesado, como una reluciente masa se encontraba el mar. Como sombras furtivas se deslizaban una patrulla de tres aviones de bombardeo bimotores *Tupolev SB* llamados *Katiuskas*. La noche se cernía. El altímetro del aparato número 48 que capitaneaba el teniente Cecilio oscilaba a veinte metros por debajo del nivel. Esto era debido a que la presión atmosférica había cambiado desde el despegue. En realidad volaban a diez o veinte metros sobre el agua. Ninguno de ellos lo sabía exactamente. Nadie les vio llegar y nadie les oyó, a pesar de que mil ojos y oídos estaban alerta. Con los últimos resplandores de luz, irrumpieron alineados por la derecha, saliendo de la neblina en el norte, dando con el convoy que buscaban como objetivo, que como un espectro se dirigía a lo largo de la costa mediterránea. La llegada de los bombarderos fue repentina como la de un huracán, fue una aparición relámpago como las que únicamente conoce el espacio. Habían volado tan bajo, que hasta los más perceptibles aparatos de medición del enemigo habían reaccionado demasiado tarde.

Tan sólo en décimas de segundo la patrulla había observado con exactitud la posición de sus objetivos. Rápidos se lanzaron sobre los barcos como una jauría salvaje, el observador tomó bajo su mira en el visor el bulto más voluminoso, para que las bombas de grueso calibre encontrasen el objetivo más valioso que mereciese la pena, de manera automática brotó una señal luminosa que produjo la entrada en acción de la defensa del convoy con más de cien bocas de fuego. Ya ningún poder de la tierra podía evitar que los aviones volasen directamente hacia el objetivo, donde se desencadenaba el infierno. Un destructor protegía el costado derecho del convoy que había pasado desapercibido, era el que había dado las señas de esta furia de luces relampagueantes. El convoy era mucho más numeroso de lo que el Estado Mayor de la Defensa había creído en principio. Luchaba furioso e irritado como un animal herido contra los aviones atacantes. El combate parecía un ciclón de fuego, y muy difícil salir de esta tenebrosa batalla centelleante, resplandeciente y chispeante de curvas y círculos. Cegados, incapaces de poder observar

la acción de las bombas lanzadas, los tres tripulantes del avión que mandaba el teniente Cecilio se sobreponían al estallido de los antiaéreos. La muerte les acechaba, la conocían bien, porque en más de cien ocasiones se habían enfrentado con el enemigo, pero jamás se les había presentado tan sumamente cerca. El avión fue tocado y lanzado como por un poder sobrenatural, caía de cabeza a una altura escasa de cien metros sobre el mar, parecía llegado el final.

El piloto, reaccionó tan rápidamente como sólo un hombre puede reaccionar en semejante trance de la vida y muerte. De un tirón hizo funcionar el timón de profundidad, quería elevar el avión rápidamente, pero de manera instintiva giró hacia la derecha única manera de traer la salvación, y así fue, dando la máxima potencia a los motores hasta que finalmente el avión obedeció. El manto de la noche cubrió entonces al avión como si les prestase protección. Tambaleándose y herido de muerte el avión pudo escapar de esa terrible batalla a pesar de que parecía no haber ninguna posibilidad de salvación. Las averías fueron importantes, alerones, timón de dirección, planos perforados por proyectiles y otros órganos complementarios flotando en el aire. Estas heridas le dolían al piloto como si hubieran sido hechas en su propia carne. Permaneció en silencio, por que sabía que sus compañeros de tripulación lamentaban lo ocurrido y presentían lo peor, pues había órganos vitales tan dañados que de saberlo se hubiese desvanecido toda esperanza.

Volando en medio de esta tragedia, evitando cualquier movimiento excesivo se elevaba suavemente el avión, manejando el piloto los órganos de mando con tanta suavidad como si se fuera a realizar sin el menor esfuerzo un trabajo de alta sensibilidad. El piloto aprovechaba el poco movimiento que permitían los órganos averiados para mantener el rumbo. Solamente podía realizar esto una persona que conociese a fondo este complicado mecanismo del aparato. Cada metro que ganaba de esta forma, lo consideraba como reserva para lo que pudiese suceder más tarde. Constantemente se preocupaba del estado de los motores, ya que éstos eran los únicos que podían forzar la balanza a su favor. Continuamente su mirada se posaba sobre el tablero de mandos, como si examinase e investigase el rostro de un ser

humano. Los aparatos de a bordo con sus agujas y escalas graduadas brillaban como si fueran el astro rey, sentía la enorme responsabilidad que pesaba sobre él. Si lo lograba (esto lo sabían los otros dos) entonces se lo tendrían que agradecer al aparato y al piloto. Este maravilloso bimotor de bombardeo de complicada maravillosa técnica, es imprescindible para su función hasta el menor tornillo y con mayor razón una excelente y bien preparada tripulación.

El piloto volaba como nunca, pendiente por su vida y por la de sus compañeros de tripulación. El motor del lado derecho de repente cambió de sonido, la tragedia se vaticinaba, pero la oscuridad ahogaba cualquier exteriorización de los sentimientos, el piloto aminoraba las revoluciones de motor averiado, porque era la manera de alargar su funcionamiento. La potencia del motor disminuía alarmantemente, descendían lentamente, la tripulación preparaba las armas y municiones para arrojarlas al vacío.

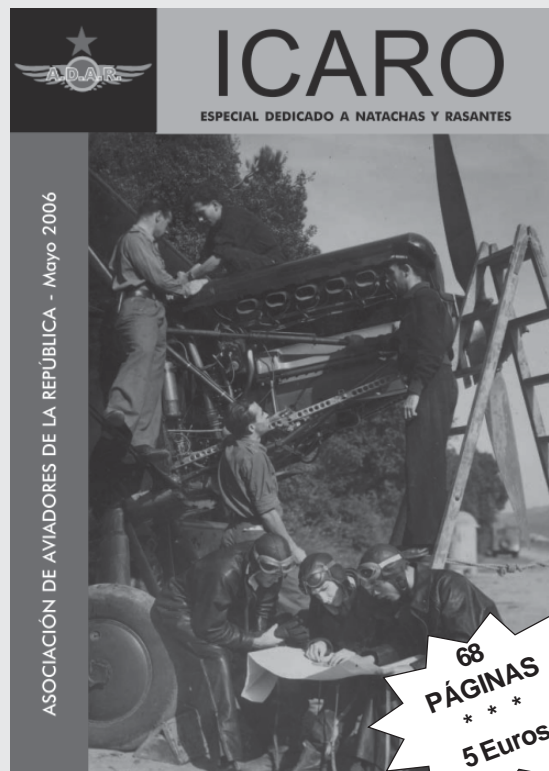
De pronto, como si el diablo quisiese poner fin a todo esto, salió una llamarada enorme del tubo de escape. Rápidamente saltó el fuego sobre el capó y carenado del motor, ardía vorazmente, el piloto quitó gas, cerró la llave de conducción de gasolina, la hélice del motor se paró, y el fuego comenzó a ahogarse. Parecía haber llegado el final, el piloto no podía contrarrestar los efectos del motor averiado, vio el avión de tal modo que volaba derrapando y de manera peligrosa, cualquier cálculo erróneo, hubiera significado la muerte segura. Así volaban en este estado de tensión y sobresalto, ganando al mismo tiempo kilómetro tras kilómetro. A pesar de no haber desaparecido aún la tensión en sus semblantes, sintieron de repente una sensación de alivio. Allá en lontananza brillaban las pálidas luces de los reflectores mirando hacia el cielo. Se encontraban sobre la costa y la luna brillaba con todo su resplandor, iluminando los secretos de la tierra como si fuese de día. Hombres de naturaleza normal hubieran terminado aquí inmediatamente esta carrera desigual con la muerte, y nadie se les hubiera tomado a mal, si hubieran pensado en efectuar un aterrizaje forzoso sobre el fuselaje en la playa, o tirarse en paracaídas. En cambio los tres tripulantes del avión querían regresar a su base a la que pertenecían. No se amilanaron, aceptaron a esta última y más dura prueba, arriesgaron todo y tal vez aún más, pues estaban convencidos que el avión no les haría una mala faena confiaban en su estructura y les llevaría a la base, aunque fuera a trancas y barrancas. Con los ojos

desorbitados buscando su aeródromo, se deslizaban oblicuamente hacia su base, no quedando más remedio que aterrizar contra todo pronóstico. El piloto hacía esfuerzos sobrehumanos para evitar el desplome y mantener la altura que la suerte aun les brindaba, (cada juego tiene su fin), el avión no acataba ya la voluntad que el piloto le dictaba y obedecía únicamente a las leyes de la gravedad, el piloto haciendo casi lo imposible obligó al avión a enfilarse el aeródromo para su toma de tierra, aterrizando como pudo a base de caballitos y velocidad inadecuada. Los tres tripulantes descendieron del avión, estaban pálidos, se miraban mutuamente como si fueran espectros, caminaban cansados sin pronunciar palabra y se dirigieron hacia el puesto de mando donde les esperaban sus compañeros, todos se fundieron en un fraternal abrazo.

(Antonio Bañón Rubio. Mecánico de «la Bien Pagá». Albacete)

# YA ESTÁ A LA VENTA

## EL ICARO ESPECIAL DEDICADO A LOS NATACHAS/RASANTES



## **PINCELADAS BIOGRÁFICAS de ANTONIO CANO CANO, PILOTO DE CAZA DURANTE LA GUERRA CIVIL**

**Por Celestino Díaz**



Antonio Cano Cano nació en Moral de Calatrava-Ciudad Real- en 1918, y murió en 2004 en Argamasilla de Alba, donde residía desde los dos años. Era hijo de un matrimonio manchego. Su padre era sastre y su madre una mujer hacendosa que además de criar a sus ocho hijos,

que ya es bastante, participaba en otras tareas propias del medio rural. Antonio era el segundo descendiente, tenía otra hermana mayor que aún vive, y entre los demás hermanos estaba Vicente, conocido como el poeta de La Mancha. Se sabe que Vicente Cano difundió su obra poética en España y otras naciones.

Recuerdo que conocí a Antonio en Murcia, en la Escuela Superior del Aire, cuando coincidimos en los exámenes para optar a ser pilotos de aeroplano. Momentos antes de iniciarse el reconocimiento médico, cuatro aspirantes contemplábamos un I-16 «Mosca» que nos impresionó, y de pronto Antonio dijo: «ESE AVIÓN LO VOLARÉ YO», deseo que más tarde se cumplió. A los otros dos compañeros los catearon, y a los aprobados nos concentraron para instruirnos como alumnos pilotos, nos entregaron un pasaporte y, en fechas posteriores, partimos en dirección a Marsella (Francia) donde embarcamos en paquebote de lujo, recorrimos el Mediterráneo acompañados por turistas de diferentes nacionalidades. Desembarcamos en Odessa, donde permanecemos parte del día, y al atardecer de la fecha siguiente tomamos el tren en dirección a Moscú. En la capital de Rusia, después de nuevo examen y unas visitas de rigor, Antonio y yo nos separamos: él pasó al Caucaso y yo a Ucrania.

Esta iniciación como alumnos pilotos y, en sí, el viaje a Rusia merecerían un capítulo aparte por lo emotivo y por lo diferente que era a la vida en España, sobre todo si la comparamos con la que padecían, entonces, los milicianos en el frente.

Antonio nunca contó a su familia cómo y cuándo se dio cuenta de su vocación por ser aviador,

en ese sentido puedo atestiguar que, en más de una ocasión, me comentó la admiración que sentía por aquellos dos hermanos, mecánicos de bicicletas, que construyeron y volaron el primer aparato más pesado que el aire; igualmente influyeron mucho en él los primeros combates aéreos de nuestra guerra realizados por el piloto de caza Andrés García Lacalle que, casualmente, fue el jefe de la Segunda Expedición que partió hacia Rusia, de la que formábamos parte Antonio y yo.

Antonio Cano Cano terminó el curso de aviador a plena satisfacción, consiguiendo un notable muy estimulante. Regresó a España y se presentó en el cuadro de entrenamiento de El Carmolí, siendo destinado a la 3ª escuadrilla del Grupo 21 con la que siguió la siguiente trayectoria: Liria (Valencia), El Carmolí (Murcia) y Camporrobles (Valencia). Posteriormente formó parte de la sexta escuadrilla, al mando de Meroño, con destino al Prat de Llobregat y Vendrell (Tarragona), hasta el fatídico día 28 de septiembre de 1938 en que su aparato fue acribillado a balazos durante un combate aéreo. Al dejar de funcionar el motor, no tuvo más remedio que decidir en pocos segundos si se lanzaba en paracaídas o intentaba planear para salvar su vida y la del avión. Tomó la decisión correcta, viéndose obligado a realizar un aterrizaje en el primer paraje que encontró dentro de zona republicana. Los que le auxiliaron se lo encontraron con la cara ensangrentada y rápidamente fue trasladado al Hospital Platón de Barcelona, había sufrido conmoción cerebral y heridas de diversa importancia en rostro y cuerpo. En dicho hospital fue operado con gran acierto, aunque le quedó alguna cicatriz como testimonio de la batalla. . Una vez recuperado de sus heridas, regresó de nuevo a El Carmolí donde permaneció hasta el final de la contienda.

Volvimos a encontrarnos en la prisión provincial de Murcia, el mismo lugar donde habíamos recibido la máxima alegría al obtener el certificado de APTOS para ser pilotos. Sin embargo en esta ocasión nos enfrentábamos a un Consejo de Guerra que nos condenó por Auxilio a la Rebelión, delito que, sólo los que nos juzgaban, como sublevados, habían cometido. Ya en prisión tuvimos mucho tiempo para hablar de nuestro pasado, recurriendo a los recuerdos que día a día se van guardando en ese disco duro natural que es nuestro cerebro y que, en mi opinión, es mucho más perfecto que los electrónicos.

Antonio se caracterizaba como persona amable, tranquila, abierta, de conversación pausada y con fundamento; y tanto él como su esposa padres ejemplares y de actitud apacible, una manera de ser que se identifica con las comarcas rurales, en las que existe menos variedad de actividades que en las zonas industrializadas, pero también en las regiones agrícolas se cultivan más las relaciones humanas y los padres están más cerca de los hijos ocupándose más de su educación y su cultura.

En lo que a mí se refiere, puedo asegurar que Antonio Cano Cano fue un amigo sincero porque siempre supo cultivar la amistad.

Celestino Díaz

## EL MOSCA

Ruge, ruge con pasión,  
con impaciencia amigo,  
pues sabes estoy contigo  
en un mismo corazón,  
con una misma ilusión  
y por los mismos caminos  
que unen nuestros destinos,  
volando juntos, sin descanso,  
buscando un fiel remanso  
para el mundo en que vivimos.

Si por lograrlo sufrimos  
y por conseguirlo luchamos,  
unidos como hermanos  
los dos nos mantuvimos,  
ora contentos, ora cansinos,  
pero siempre con ilusión,  
con leal y firme decisión,  
con honor y gallardía,  
esperando un nuevo día  
para luchar con más tesón.

Hoy, chatarra y abandonado  
muestras tu carne al desnudo,  
y en mi garganta hay un nudo  
por verte triste, arrinconado,  
porque este mundo malvado  
que nos hiere y acorrala,  
que nos persigue y separa,  
es el fin de nuestro anhelo,  
más yo olvidarte no puedo,  
mi «Mosca», mi fiel amigo.

Antonio Bañón Rubio



## SESIONES DEDICADAS A CARLOS HAYA Y LA GUERRA CIVIL EN EL SEMINARIO «LA CONQUISTA ESPAÑOLA DEL AIRE»

Juan M. Riesgo



Derribo de Carlos Haya.  
Cuadro: colección Antonio Vilella

Un año más, en el Colegio Mayor Universitario África, han tenido lugar las sesiones del seminario permanente «La Conquista Española del Aire». En esta ocasión se ha dedicado a la figura de Carlos de Haya y a los pilotos más destacados de la Aviación Republicana. Las instituciones que prestaron apoyo fueron: el Aula Aeronáutica General Miguel Ruiz Nicolau, que fue creada para enaltecer a un destacadísimo propulsor del Museo del Aire, que fue un incansable organizador de actividades culturales, dinamizó el Museo y colocó los retratos de cuatro aviadores gubernamentales: José María Bravo, Antonio García Borrajo, Manuel Montilla, y Leocadio Mendiola, con sus biografías. En otros cuadros de aviadores republicanos ilustres, como el General Emilio Herrera Linares y el Coronel Francisco León Trejo, puso al día sus biografías. También en la exposición permanente «Juan de la Cierva y el Autogiro» dispuso que se colocara junto a la fotografía del autogiro C-4 la biografía y la foto del primer piloto que voló el autogiro en circuito cerrado en Getafe, Alejandro Gómez Spencer, quien fue Jefe de Enseñanza de la Aviación Republicana.

ADAR también colaboró en el seminario, siendo importante la presencia de su Presidente, D. Joaquín Calvo Diago, el conocido piloto de Tupolev SB-2 *Katuska* Gregorio Gutiérrez «Guti», la hija de Juan Lario, el sobrino de Antonio Camacho, etc. También estuvieron presentes las hijas de Joaquín García Morato y los hijos e hija de Carlos

Haya. Doña Mirentxu de Haya fue el alma de este seminario, desplazándose todas las semanas desde Málaga para participar y recogiendo y llevando a D. Joaquín Calvo en la sesión de clausura.

Colaboraron con el seminario, además del propio Colegio Mayor, la Asociación Española de Africanistas, la Escuela de Ingenieros Aeronáuticos y aunque esta vez la Asociación de Amigos del Museo del Aire no lo hizo oficialmente, asistieron muchos de sus miembros a título individual, así como varios Generales y Coroneles del Ejército del Aire.

El día 9, el Coronel Vicente García Dolz, antiguo director del Archivo Histórico del Ejército del Aire en Villaviciosa de Odón y Doctor en Historia, disertó sobre el vuelo Sevilla-Bata realizado por Carlos de Haya, que es una de las mayores hazañas aeronáuticas de la República al conseguir, en vuelo directo, la primera travesía del Sahara. Esta hazaña aeronáutica se estudia en las universidades británicas y en España es un hecho olvidado. El Coronel García Dolz también explicó los records mundiales conseguidos por Haya con su compañero Cipriano Rodríguez Díaz, que merecieron el prestigioso trofeo Harmon.

El día 16, D. Juan Manuel Riesgo pronunció la conferencia «Carlos Haya, el hombre, el científico y el héroe». Presentó el acto el D. Antonio Linage, profesor de Historia del Derecho de la Universidad San Pablo-CEU, notario y uno de los fundadores de este seminario y del aula aeronáutica Miguel Ruiz Nicolau. En la intervención se subrayó el gran valor humano de Carlos Haya y su extraordinario nivel científico, su amistad con sus compañeros de cuerpo y luego Jefes de la Aviación Republicana Ignacio Hidalgo de Cisneros y Antonio Camacho Benítez. Se citó el insólito hecho de que una sola familia obtuviera tres Laureadas en la Guerra Civil, pues Haya era concuñado de García Morato y su segundo apellido, González de Ubieta, indica parentesco con el jefe de la flota republicana, Luis González de Ubieta, jefe de la escuadra que hundió el crucero «Balears», por lo que se le concedió la Placa Laureada de Madrid. Se explicó también la discrepancia de Haya con Alfredo Kindelán cuando se dejó el Santuario de Santa María de la Cabeza a su suerte, sin protección de caza, para dar primacía al ataque sobre Madrid en la batalla del Jarama y el disgusto de Haya, por lo que fue sancionado con el descuido de la aviación nocturna. Finalmente se explicó con detalle el episodio de la carta enviada por García Morato a

zona republicana reclamando el cadáver de su cuñado y de la imposibilidad de entregar el cuerpo de Haya, caído en una zona que ya no estaba en poder del gobierno.

El tercer y último día, el 22 de mayo, con el título de «Ases de la Aviación Republicana», D. Juan Manuel Riesgo se refirió a varios de los más destacados: Lacalle, Montilla, Bravo, Lario, Tarazona, Meroño, Aguirre, etc., mientras que el Coronel García Dolz aludió principalmente a Hidalgo de Cisneros y Mendiola, pues se quiere dejar a Herrera para una sesión especial, extendiéndose en su directísima relación con el propio Mendiola, de quien consiguió -muy poco antes de morir- la donación de su equipo de vuelo, hoy en el Museo del Aire. También relató que el Teniente Julio Muñoz, que fue quien derribó a Manuel Vázquez Sagastizabal y que formaba parte de la misma escuadrilla que dirigió hacia Barajas Joaquín Calvo, a quien comentó que iba a Sevilla todos los años para rezar a la tumba del as nacional. Juan Manuel Riesgo explicó cómo fue el derribo de Carlos Haya según le relató en persona su protagonista, Francisco Viñals. Doña Mirentxu de Haya comentó que ella conocía una versión similar y pidió a D. Joaquín Calvo que explicara sus sensaciones como piloto de guerra y especialmente en la batalla de Teruel, con un frío intensísimo, lo que así hizo, emocionando a los espectadores y haciendo derramar lágrimas a más de uno. Juan Manuel Riesgo explicó cómo García Morato volaba en círculos alrededor de los paracaidistas derribados para que nadie disparara sobre ellos y el precioso episodio de ayuda mutua entre Lacalle y Julio Salvador Díaz-Benjumea. Años más tarde, ambos se encontraron en un aeropuerto y Salvador, agradecido a quien le debía la vida, dispuso que se descontara una cantidad de su sueldo y se le enviara a Lacalle a México en un periodo de crisis económica.

Doña María José García Morato, Condesa del Jarama, agradeció emocionada a su prima Mirentxu de Haya haberle invitado a tan precioso acto y ésta recordó el bellissimo episodio de su tío, Alfonso de Haya -que llegó a General del Ejército del Aire- y su madre declarando a favor de los aviadores Viñals y Calvo durante el Consejo de Guerra que les juzgó, aduciendo que sólo cumplieron con su deber y recordó su comentario frente a las calamidades e injusticias que sufrieron en prisión los pilotos republicanos con una frase de epitafio:

«PARA ESO NO MURIÓ MI PADRE».

## CARTA DE VUELO. UN FUTURO PROMETEDOR. AIRBUS A-380



El pasado 20 de abril, tuve la oportunidad de ser invitado por el ingeniero aeronáutico, Fernando Alonso, a la conferencia en la sala de actos de la Escuela Politécnica Superior de Castelldefels (EPSC), que en su condición de vicepresidente de ensayos del vuelo del AIRBUS, nos explicó en una interesante conferencia su experiencia en las pruebas de vuelo del AIRBUS A380, el avión civil más grande del mundo.

Fernando Alonso, ingeniero aeronáutico, hace más de 20 años que trabaja en AIRBUS, ayudando a mejorar los aviones de la compañía durante los vuelos experimentales que se hacen antes de que estén a punto para salir al mercado. Actualmente ha hecho más de 500 horas de vuelo en diferentes pruebas del AIRBUS A380 y conoce los pormenores del que se considera el avión más importante del siglo XXI. De este gigante, el conferenciante destaca la luminosidad, el volumen y, en particular, el poco ruido que genera.

El AIRBUS A380, consta de cuatro motores Trent 900, fabricado por la Rolls Royce, y que propulsan el avión con una fuerza que no puede compararse a la que generan los equipos de propulsión de otros aviones comerciales del mercado. El primer AIRBUS estará construido en octubre de 2007, y será

para la compañía Singapore Airlines. El próximo año se construirán 30 unidades más y para el año 2009, otras 25 unidades estarán listas para el vuelo.

Estas conferencias se organizan en el marco de un programa de actividades organizado por la E.P.S.C. en el mundo aerospacial y dirigido a estudiantes, profesores, científicos, aficionados y profesionales del sector.

Después de un amplio reportaje visual, en los diferentes puntos del mundo que ha visitado el A380, no será un desconocido, sino que ya se permite valorar por medio de estas jornadas, agradeciendo tanto a la Escuela Politécnica Superior de Castelldefels como a la empresa AIRBUS, que está ofreciendo garantía de seguridad y modernidad del mundo aeronáutico.

Simón Fiestas

## Se Fueron

*Desde la publicación del último boletín ICARO, éstos son los compañeros y compañeras que han fallecido y de los cuales la Junta Directiva Nacional ha tenido conocimiento.*

*La Junta, lamenta profundamente dichos fallecimientos y desde aquí da su más sincero pésame a todos los familiares y allegados.*

### MANUEL MONTILLA MONTILLA

(Méjico)

12 - 05 - 07

### TOMÁS LAFUENTE

(Madrid)

31 - 05 - 07

### MANUEL RODRÍGÁLVAREZ CASADO

(Burgos)

16 - 05 - 07

### FE DE ERRATAS

En el ICARO nº 90 enviado el mes de abril, en la página 11, 2ª columna, 2º párrafo y 3ª línea, pone Manuel Sepúlveda y debería poner Anselmo Sepúlveda.

## SE INCORPORAN:

Ruy Aballe Vieira (Portugal)

Rosario Guinovart Monell (Barcelona)

**A.D.A.R. LES DA LA BIENVENIDA**

## ¡Los 90 años de un aviador!



El Sargento Juan Francisco Gómez durante la Guerra Civil (Foto JFG)

El pasado día 23 de junio, nuestro compañero Juan Francisco Gómez Martínez se ha convertido en un integrante más del creciente grupo de nonagenarios de este país. Y lo ha hecho después de una agitada vida vinculada a la aviación, siendo testigo de dos contiendas.

Antes del estallido de la Guerra Civil, Juan Francisco ya formaba parte de la Aviación Militar española como ametrallador-bombardero de Breguet XIX cuyo título había obtenido en la Escuela de Los Alcázares. La sublevación militar provoca la rápida movilización de los efectivos de Getafe, aeródromo donde se encuentra destinado nuestro protagonista, por lo que se inmerso en los frenéticos días de la guerra con los numerosos servicios sobre la Sierra y la Defensa de Madrid. Al llegar el material aéreo soviético se incorpora a la 2ª Escuadrilla del Grupo 12 de Tupolev SB-2 «Katiuskas» (posteriormente, Grupo 24) con la que combate a lo largo de toda la guerra. Como ha indicado Luis Martínez Mira, en el otoño de 1938 Juan Francisco Gómez se acoge a una disposición oficial por la que todos aquellos tripulantes de aviación con más de 100 servicios de guerra pueden formarse como pilotos en la URSS, formando parte de una de las últimas expediciones de aviadores españoles que fueron a la Escuela de Kirovabad (Azerbaiyán) donde obtuvo el título de piloto pero le sorprendió el fin de la guerra en abril de 1939. Juan Francisco Gómez optó por integrarse en la vida laboral soviética en una fábrica de Járkov (Ucrania) ciudad donde le sorprende la invasión nazi de la URSS. Al igual que otros muchos españoles exiliados se ofrece para luchar contra los alemanes como piloto en las VVS (Fuerzas Aérea Soviética) pero, inicialmente son encuadrados en una Brigada de Ingenieros donde pasaron dos años realizando misiones guerrilleras en la retaguardia alemana, participando en la defensa de Leningrado. En 1943 es destinado a la Defensa Aérea en el 964º

Regimiento de la 130ª IAD (División de Caza) en la que permaneció luchando hasta el fin de la guerra.

Después de la guerra se casa con la «niña de la guerra» Josefa Fonseca y se reincorporó a la vida laboral. A partir de 1961 Juan Francisco inició una nueva etapa en su vida en la que comienza su vinculación con Cuba. Trabaja como intérprete para especialistas cubanos en una Escuela Técnica de Tashkent y después se afina en La Habana para trabajar sucesivamente en las compañías *Aviaesport* y *Aeroflot*, finalizando su vida laboral en Moscú. En 1989, gracias a la mediación de Juan Antonio Samaranch, regresa a España con su esposa y su hijo Andrés; el Ministerio de Defensa le reconoció su título militar durante la Guerra Civil concediéndole el empleo de Coronel (R) del Ejército del Aire. En 2004 el cónsul del gobierno ruso en Barcelona, aprovechando el CCC Aniversario de la fundación de Leningrado, se desplazó a Alicante para concederle una condecoración por su colaboración en la defensa de la ciudad. En la actualidad, Juan Francisco vive rodeado de su familia a la espera de un nuevo nieto. Juan Francisco te enviamos una sincera felicitación y te animamos a que sigas... ¡a por los 100 años!



Aviador del 96 4º Regimiento de Caza (Foto JFG)



Coronel del Ejército del Aire con su nuera Nataliya (Foto JFG)

## Obras adquiridas- ADAR- Barcelona

### « LA ODISEA DE LA BRIGADA ABRAHAM LINCOLN »

Nos permitimos comentar el importante trabajo del autor PETER N. CARROLL, sobre el libro de referencia, adquirido directamente en U.S.A., en su primera edición al castellano, con un contenido sumamente interesante de 570 páginas, que entre otros nos da a conocer la historia de la ayuda durante la Guerra Civil Española del llamado Batallón Lincoln.

Durante medio siglo, el mito, la leyenda y la controversia han rodeado la historia de la BRIGADA LINCOLN, (los 2.800 jóvenes norteamericanos que se alistaron para luchar a favor de la República española). Este libro se basa principalmente en fuentes antes desconocidas o infrautilizadas, incluyendo la de los archivos de Moscú, recientemente abiertos, y más de cien relatos orales...

En el libro de referencia, su autor arranca diciendo que la historia de la Guerra Civil Española está envuelta en mitología y leyenda hasta tal punto que resulta difícilísimo separar la realidad de la ficción.

Si bien la historia de referencia, que vale la pena estudiar y conocer, con un detallado prólogo que detalla 31 capítulos; un índice onomástico que indica 14 páginas por orden alfabético; y finalmente un análisis con un Prefacio, y una 1ª, 2ª y 3ª partes.

Y como todo tiene su final, un epílogo titulado: Viejos Radicales, Nuevas Causas, el autor nos dice, y cerramos valorando que España no significa el fin de la historia de la Brigada Lincoln.

Para la mayoría de los excombatientes, la experiencia en España había dado significado a sus vidas; había brindado amigos y enemigos, había forjado una identidad fundamental. Pero los supervivientes no vivían en el pasado. «España fue sólo una batalla», observó Milton Wolf; «la Segunda Guerra Mundial fue otro mayor conflicto de la humanidad».

Después de España, los miembros del Lincoln habían seguido creciendo, por lo menos la mayoría de ellos; y como dijo Milton Wolf, su último comandante, todos con los que entré en contacto estuvieron dispuestos a hablar conmigo sobre sus vidas y aventuras.

Valoramos que éste es un libro oportuno y tenemos que agradecer a su autor Meter Carroll, la importancia en dejar un testimonio; al igual como lo confirma PETER STANSKY, de la Universidad de Standford.

Simón Fiestas Martí

## APORTACIONES VOLUNTARIAS A ICARO 2007

48	Madrid	Dolores Pérez (Vda.de J.Márquez)	20,00
49	Francia	Denise Bourdon (Vda.de Maiquez)	30,00
50	Madrid	Felicitas de las Heras	20,00
51	Alcorcón	P. Salén Vaquero	20,00
52	Valencia	M. Trigo Gómez	20,00
53	Murcia	E. Sánchez Mínguez	10,00
54	Valladolid	U. Prada Macía	40,00
55	Elche	M. Pascual Miralles	40,00
56	Madrid	Emilia Antoranz Velázquez	10,00
57	Murcia	A. Baltanas Franco	25,00
58	Jaen	J. Sempere Esteve	30,00
59	Alsasua	J. Goicoechea López	40,00
60	Santander	M. de Miguel Montañes	20,00
61	Barcelona	Julia Esteban Vieira	20,00
62	Barcelona	Roser Vidaurrazaga	20,00
63	Barcelona	G. J. Sánchez Sala	20,00
64	Badalona	T. Trepaltilo	60,00
65	Barcelona	J. Viladomat i Font	20,00
66	Barcelona	A. Ramirez Hénandez	20,00
67	Rubi	M. García Adelantado	20,00
68	Gerona	J. Tremosa Arnavat	20,00
69	Barcelona	A. Vilella Valles	100,00
70	Valencia	E. Greciano Miguel	100,00
71	Elche	Mª Teresa Lledo Tomás	20,00
72	Valencia	Concha Quiros (Vda. de Baxauri)	50,00
73	Madrid	Fco. Cortés Rodríguez	20,00
74	Madrid	Pilar Alvarado (Vda. de P. Fuentes)	10,00
75	Madrid	Josefina Castañeda Gallego	10,00
76	Madrid	Fco. Alvaro Horcajada	25,00
77	Madrid	Gregoria Sánchez Prieto	30,00
78	Valencia	R. Biques Panach	20,00
79	Valencia	R. Boigues Royo	20,00
80	Barcelona	A. Vilella Valles	100,00
81	Francia	Rene Moreau	100,00
82	Francia	A. Sanz Bocos	170,00
83	A.de S.Juan	Rosa Cano Gómez	60,00
84	Benidorm	Lucia García Rodríguez	5,00
85	Granada	C. Rodríguez López	20,00
86	Valencia	M. Ebri Ferre	20,00
87	Valencia	M. Chasan Tamarit	50,00
88	Valencia	Maria Bonet (Vda. de Alapon)	50,00
89	Benidorm	J. García García	70,00
90	Francia	Anna Santos	50,00
91	Castellón	E. Pascual Albero	20,00
92	Benidorm	J. García Lloret	20,00
93	Valencia	V. Gandía Muñoz	20,00
94	Torre Vieja	J.E. Adelantado García	60,00
95	Polop	H. Mirasol Brull	20,00
96	Villajoyosa	P. Jiménez López	20,00
97	Alicante	M. García Ferre	20,00
98	Alicante	J.Fco. Gómez Martínez	20,00
99	Alicante	Carmen Marimón Llorca	20,00
100	Alicante	J.F. Marimón Llorca	20,00
101	Alicante	E. Marimón Alamo	20,00
102	Alsasua	Carmen Goicoechea	50,00
103	Francia	J. Arnau Pérez	20,00
104	Madrid	A. del Peso Díaz	20,00
105	Madrid	Isabel Igea (Vda. de F. Llana)	30,00
106	Madrid	Un Pingüino	20,00
107	Madrid	Josefa Yepes (Vda. de M. Gallardo)	10,00
108	Lorca	J. Ruiz Martínez	12,00
109	Barajas	D. Oñoro Escolar	20,00
110	Madrid	J. Parejo Linares	30,00
111	Rubí	J. Centelle García	10,00
112	Argamasilla	María Reyes Gómez	
		Vda. de A. Cano	30,00
113	Argamasilla	Héctor Cano Serrano	30,00

CONFERENCIAS  
MONOGRAFÍAS  
MAQUETAS AERONÁUTICAS  
PROMOCIÓN  
INVESTIGACIÓN  
PREMIOS  
PATRIMONIO CULTURAL  
ARTECONTEMPORÁNEO  
PINTURA  
ESCULTURA  
FOTOGRAFÍA  
OBRA GRÁFICA  
EXPOSICIONES  
CATÁLOGOS  
RESTAURACIONES  
PUBLICACIONES  
EDICIONES

Fundación



Aena

General Pardiñas, 116. 3ª planta 28006 MADRID  
Tels: 91 321 18 00/01 – Fax: 91 564 26 36  
Fundacionaena@aena.es