



# ICARO

BOLETÍN INFORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

NUEVA ÉPOCA Nº 87 • IX/2006 julio • Publicación trimestral

## «LA LEYENDA SAVOIA S-62»



Oleo de la colección particular de Antonio Vilella. 1936. Savoia S-62. Despegan del puerto de Barcelona hacia Mallorca para bombardear la isla. La patrulla la mandaba el capitán Enrique Pereira a bordo de su Savoia S-5

# SUMARIO

|  | Pág. |
|--|------|
| • EDITORIAL  | 2    |
| • <i>Acta de la Asamblea General Ordinaria celebrada el 27 de mayo en Benidorm</i>                                 | 3    |
| • <i>Carta de Mirentxu de Haya<br/>Encuentro de Mirentxu de Haya y<br/>F. Viñals</i>                               | 5    |
| • <i>La Aviación, ¿un juego de niños?<br/>-Antonio Bañón-</i>  | 6    |
| • <i>Nuevas consideraciones acerca de la<br/>formación de aviadores españoles<br/>en la URSS. -Celestino Díaz-</i> | 8    |
| • <i>Comunicados de la Asociación</i>  | 9    |
| • <i>Una memoria histórica del Campo de<br/>Aviación de Senia, Tarragona<br/>-Antonio Valldeperes-</i>             | 10   |
| • <i>Gandesa. Homenaje a las víctimas de<br/>la Guerra Civil 1936-1939»<br/>-Isaac Montoya</i>                     | 13   |
| • <i>Proyecto CM-264</i>   | 14   |
| • <i>Se fueron</i>   |      |
| • <i>Aportaciones voluntarias al «Icaro»</i>   |      |
| • <i>Hemos leído. -Carlos Lázaro-</i>  | 15   |
| • <i>FUNDACIÓN AENA (contraportada)<br/>«PREMIOS FUNDACIÓN AENA»<br/>XI Edición 2006</i>                           |      |

**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 y contraportada:** Cuadro cecido por Antonio Vilella.

*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 80. Octubre 2004.

Sede social: San Bernardo, 119, 3º Int. 28015 Madrid

Tel./Fax: 91 593 91 68.



# Editorial

Estimados compañeros y compañeras:

Transmitimos el sentimiento de un asociado sobre la última Asamblea Nacional:

«Quiero referirme a la singularidad de la Asamblea Anual y XXXIV Comida de Confraternidad que se celebró un año más antes de que se celebre el 70 ANIVERSARIO del ingreso como aviadores en 1937.

Es cierto que tanto la ASAMBLEA como LA COMIDA, fueron muy distinguidos acontecimientos aún sin menospreciar a los organizados por otras regionales. No obstante siempre recordaré a Benidorm 2006.

OPINIÓN DE LA ASAMBLEA. De acuerdo con el orden del día establecido, se inició la Asamblea, y como es natural se debatieron todos los puntos con la menor complicación y con la circunstancia muy gratificante de ver en la mesa presidencial un buen número de hijos de nuestros asociados como Angel Giménez, Rosa Sanz, Josefina Castañeda, José Luis Figueroa, y David Gesalí, este último amigo y colaborador en la Delegación N. Balear. Así llegamos a ese capítulo de preguntas y proposiciones, que se citarán en el acta, dos o tres correctas intervenciones de familiares, que se agradeció enormemente ya que en esta ocasión, nos acompañaron en lugar de irse a la playa.

REFERENCIA A LA COMIDA. Hemos de reconocer que también el Menú resultó a plena satisfacción de los comensales tanto por su originalidad como por la calidad de esos deliciosos aperitivos, y no digamos de la ensalada de ahumados, y como apoteósica degustación de arroces de varios colores, resultando un plato original y estimulante, pero no hay duda que el verdadero placer es el hablar en voz alta que supone una conversación con sonido de fondo imperceptible durante la comida.

MEMORIA HISTÓRICA. Si pretendemos que la Historia de la Aviación de la República no se vea sepultada en breve, hemos de estimular a todos los compañeros o familiares que posean ordenador para que utilicen la página Web con sus informes o referencias de su pasado, pues a todos nos pertenece una parte de esa HISTORIA. Al igual que nos ha quedado buen recuerdo de estos pocos días en Benidorm, no podemos olvidar aquellas primeras Asambleas de Valencia, Murcia, Barcelona y Madrid.

NUEVA PROPUESTA. Que el año 2007 sea el 70 aniversario de aquellos primeros aviadores que se formaron durante la contienda y que en aquellos 365 días del año y el resto de la campaña, con una profesionalidad sorprendente, fueron capaces de equilibrar la contienda en el aire aún con menos aviones.

Muy acertado resultaría dedicar ese Homenaje póstumo a los compañeros que ya no están entre nosotros y que, con constancia y buen trabajo, consiguieron el reconocimiento de nuestra profesionalidad.

Y de manera excepcional, debemos incluir en ese homenaje a Don Javier Paulino y a las sufridas viudas.

La Directiva Nacional os desea un buen verano.

# Acta de la Asamblea Ordinaria celebrada el 27 de mayo (Benidorm)

**MESA:** Joaquín Calvo, Rosa Sanz, José L. Figueroa, Angel Giménez, Felicitas de las Heras, Isidoro Cardeña, Josefina Castañeda, Gregorio Gutiérrez, Eusebio Ortega, Angel Sanz, Amancio Baltanás, David Gesalí y Antonio Vilella.

Acta de la Asamblea General Ordinaria celebrada el día 27 de Mayo de 2006, en el Salón del Hotel Meliá Benidorm, sito en la Avda. Dr. Severo Ochoa, 1 de Benidorm (Alicante) con el siguiente:

## ORDEN DEL DÍA

- 1º. - Lectura y aprobación, si procede, del Acta de la Asamblea anterior.
- 2º. - Informe de la Directiva Nacional.
- 3º. - Informe Económico.
- 4º. - Preguntas y proposiciones.

Siendo las 11'10 horas, comienza la sesión guardando un minuto de silencio por los compañeros fallecidos.

### PUNTO 1º. - Lectura del Acta anterior.

El secretario, José L. Figueroa, lee el Acta de la Asamblea anterior y, al término de la lectura, se pregunta a los presentes si están de acuerdo en aprobarla. Se aprueba por unanimidad.

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

El Secretario, José L. Figueroa, informa a los presentes de que, debido a la nueva Ley de Asociaciones 49/2002, de 23 de Diciembre, la cual se refiere a entidades sin fines lucrativos, nuestros Estatutos deben acomodarse a ella a efectos de régimen fiscal y mecenazgo y por ello hay que incluir en el Artículo 2, un párrafo más que diga lo siguiente: «**Todos los puntos anteriores, se realizarán siempre bajo el sentido de que la Asociación se configura como una entidad sin ánimo de lucro**».

También informa de que, por mediación de la Delegación de Barcelona y de Carlos Lázaro, se pidió la colaboración de la Asociación para ir a dar una charla en el Paraninfo de la Universidad de Zaragoza, cuya delegación se encuentra en Teruel. Fueron Joaquín Calvo (el cual comentó como fue el acto) y Carlos Lázaro.

La localidad de Los Alcázares organizó una semana sobre la Aviación Republicana. Dieron sendas conferencias Gregorio Gutiérrez (que comentó la suya) y Carlos Lázaro.

Se recibieron dos invitaciones para asistir al Congreso de los Diputados el 6 de diciembre, día de la Constitución. Se aprovechó dicha asistencia para entregar una carta al Ministro de Defensa (José Bono). En dicha carta, se solicitaba al Ministro que recibiera una representación de ADAR, pues deseábamos exponerle el problema que tenemos con la Sede Social y, pedirle si él podía echarnos una mano en la cesión de uno de los muchos locales que tiene vacíos el Ejército del Aire. Joaquín Calvo y Carlos Lázaro, fueron recibidos por el Jefe del Gabinete Técnico del Ministro, que prometieron que ellos mismos tramitarían dicha solicitud al departamento correspondiente. Pasados unos meses, hemos recibido una carta denegándonos la solicitud del local.

La exposición de Cartelería y material sobre la Aviación que la Asociación posee, la ha cedido por el periodo de un mes al Ayuntamiento de Getafe para que puedan ser vistos, a lo largo del mes de mayo en la sala de exposiciones que tienen en la Casa de Cultura; a cambio abonarán 2.000 €; de dicha cantidad, 1.500 irán a la Asociación y los 500 restantes, se destinarán para cubrir los



MESA PRESIDENCIAL DE LA ASAMBLEA GENERAL

gastos.

Nos ha visitado Roberto Pando, representando a la localidad de Llanes, y ha informado de que dicha localidad tiene en proyecto hacer un museo de la Aviación y recuperar la historia de lo que ha sido ésta en el Principado de Asturias. Están restaurando un edificio donde irá dicho Museo y quieren hacer un monolito homenajeando a la Aviación que estuvo destacada en la zona. Por todo lo expuesto, están organizando una semana cultural y desean que los hombres que lucharon en ella sean los protagonistas. También se brindó para comprar un portal y crear la página web sobre la Aviación republicana. Hoy, 22 de mayo, ya está creada y tienen información de unos 600 miembros, aunque faltan muchos más. Para entrar

es preciso poner [www.adar.es](http://www.adar.es) y el correo electrónico es: [adar@adar.es](mailto:adar@adar.es).

Se comunica a los presentes que, el día 18 de Junio, tendrá lugar el homenaje que organiza la Delegación N. Balear en la localidad de Gandesa.

**Angel Giménez** toma la palabra para informar a los presentes de que, el día 31 de marzo, y en representación de ADAR fuimos invitados por el grupo parlamentario de Izquierda Unida y los Verdes a asistir al Congreso de los Diputados; asistieron: Gregorio Gutiérrez, José L. Figueroa, Josefina Castañeda y él. La jornada estaba organizada por IU y se trataba de reivindicar una Ley de Recuperación de la Memoria Histórica. Presidían el acto Gaspar Llamazares, el Fiscal anticorrupción Carlos Jiménez Villarejo, y asistieron también otros representantes de diversas asociaciones. Los temas tratados fueron: la anulación de los juicios franquistas, fosas comunes, prisión y campos de concentración, exilio y deportación de niños de la guerra, símbolos franquistas, etc., etc. Después de estos temas expuestos, se cedió un minuto de tiempo a cada uno de los representantes de las asociaciones asistentes. Nos sorprendió agradablemente cuando se solicitó el testimonio de ADAR y fue Josefina Castañeda la que en nombre de la Asociación agradeció el haber sido invitados a este evento, manifestando nuestra adhesión y solidaridad a la finalidad de esta jornada. Como consecuencia de la aparición del nombre de nuestra asociación, en un descanso del acto, se acercaron a nosotros diversas personas: la sobrina del observador, ya fallecido, Gerardo Álvarez Prida, también dos periodistas de «El Mundo» se interesaron y solicitaron varios datos que fueron informados por mí. El acto resultó interesante y emotivo, dejándonos un grato sabor y el deseo de que llegara a buen fin la reivindicación de la Ley sobre la memoria histórica. Fue un acto muy interesante.

**Joaquín Calvo** comenta que se está recibiendo en la Asociación la savia nueva, los hijos de los compañeros, y la intención es que, ya que ADAR es admirada en los ámbitos de la aviación militar, se incorporen a la Directiva. La hija de A. Sanz, Rosa, ya fue nombrada vicepresidenta el año pasado. La hija de Castañeda, Josefina, fue nombrada vocal; también Carlos Lázaro está de vocal; todos ellos en la Directiva Nacional. En la Delegación Norte Balear, se han incorporado también a la directiva David Iñiguez, David Gesalí y Antonio Valldeperes, todos ellos socios jóvenes y con mucha afición a lo que fuera la aviación en la República.

### **PUNTO 3º. - Informe Económico y Balance de 2005**

Como en años anteriores, se ha enviado a todos los asociados, el Balance Económico con las cuentas de resultados. Como se habrá podido observar en el Balance, los ingresos y gastos han dado un saldo negativo de 2.123,92 euros. Dicha cantidad ha sido reducida del Fondo Social de la Asociación. Al estar todos los asistentes conformes con dicho Balance de cuentas, se pasa al otro punto.

### **PUNTO 4º. - Preguntas y proposiciones.**

El compañero **Antonio Vilella** toma la palabra para:

- Rendir tributo a los hombres que el 18 de Julio de 1936 dieron una lección de honor y lealtad como Isidoro Giménez, General E. Herrera, y otros ...

- En Barcelona aún se siguen reuniendo para comer una vez al mes, lo cual es muy entrañable.

- En La Senia se está construyendo un I-16 «Mosca».

Comenta los libros de David Gesalí, «El Delfín» y el libro «Ebro 38» escrito por David Iñiguez y David Gesalí, nuestros socios.

Informa de que se está preparando un homenaje al compañero Brufau.

En la población de Los Monjos, por primera vez en España, se ha puesto el nombre de los Aviadores de la República a una avenida.

Que en El Molar se celebró un homenaje a todas las víctimas de la Guerra Civil y destaca el trabajo de Isaac Montoya que es investigador de esta zona.

Francisco Viñals, que tuvo un alcance aéreo con el capitán Carlos Haya en el que murió éste último, ha recibido la visita de la hija de Carlos Haya. (J. Calvo da lectura a una emotiva carta de la citada hija de Haya)

**Sebastián Altemir** manifiesta que se debería estudiar y reconocer los siguientes puntos: el trabajo realizado por Eusebio Alonso con el boletín ICARO.

El trabajo de José M<sup>a</sup> Bravo en la época en que fue Presidente de la Asociación.

Apoyar cada uno de nosotros lo que podamos por la Recuperación de la Memoria Histórica,

**Celestino Díaz** agradece el esfuerzo de la Directiva Nacional, ya que está consiguiendo que entre savia nueva.

Propone que la página Web sirva para atraer a nuevos socios.

Informa de que, debido a los cambios de dirección, presidente y domicilio, no sabe si se seguirá publicando la Gaceta

**Francisco Pararols** opina (y es comentado también por Vilella) que la población de Benidorm no está bien comunicada y que sería mejor celebrar la Asamblea en otra localidad.

Joaquín Calvo le contesta que cualquier socio puede proponer la localidad que considere más idónea y que se estudiaría.

**Carmen Goicoechea** propone que la revista ICARO se ponga en la página Web porque así llegaría a todos los rincones.

Y no habiendo más asuntos que tratar, se termina la sesión siendo las 12'45 horas del día arriba señalado.

Vº Bº

El Presidente

Fdo. Joaquín

El Secretario

Fdo. José Luis Figueroa



Desde Málaga, nos escribe una carta Mirentxu Haya, que publicamos a continuación:



Málaga 4-11-2006

Mi estimado Joaquín:  
No sabe que alegría me dio su carta!  
Millones de gracias, pues hoy en día no  
es fácil encontrarse con personas que al  
cabo de los años y sufrimientos se tenga  
un alma tan generosa como usted.  
Para nosotros es una alegría pensar  
que en algo nuestra madre pudiera  
aliviar el sufrimiento que fueron como  
usted y el Sr. Viñals. sufrieron en esa  
época.

Mi nuestra madre y nuestro tío nunca  
nos dijeron nada. De lo que estamos  
seguros es que mi padre tampoco hubiese  
estado de acuerdo en los abusos e injusticias  
que se cometieron después; según mi  
madre mi padre no le volvió para eso.

Le deseo todo lo mejor en unión de  
su familia.

Con todo nuestro afecto  
Mirentxu de Haya

P.D. Hagale llegar nuestros saludos y buenos  
deseos a su compañero el Sr. Viñals y  
pronto restablecimiento, nosotros sentimos por  
ustedes respeto y admiración.

NOTA:

EL MES DE JULIO SE ABRIRÁ  
LA OFICINA POR LA MAÑANA  
(HORARIO DE 9:30-13:00)  
HASTA EL DÍA 27, INCLUSIVE.

Contestación a la carta de nuestro compañero Simón.

Madrid, 8 de febrero de 2006

Estimado compañero Simón:

El motivo de esta carta, que te adjunto, es consecuencia de una conversación mantenida con nuestro común amigo Carlos Lázaro, en el trayecto de Madrid a Teruel, ya que acudimos los dos a una conferencia a la que fuimos invitados. En dicha conversación salió a relucir nuestro consejo de guerra que sufrimos en Valencia, y que el fiscal llevó como testigo de cargo en contra nuestra a la viuda del Capitán Haya y al hermano del referido capitán.

El fiscal, recordarás que nos puso a parir, al preguntar a la viuda por los asesinos de su marido, ésta le respondió que su marido no había sido asesinado y que la muerte fue como consecuencia de un combate mantenido en el frente. Igualmente el hermanado también confirmó lo expuesto por la viuda, con la grata sorpresa por nuestra parte.

Este hecho que le referí a Carlos Lázaro, y él también es amigo de la familia Haya, lo comentó con ellos. La hija del capitán le rogó que me pidiera que se lo contara a ella, por escrito de puño y letra (ya supongo que para que no hubiera intermediarios que tergiversaran el hecho)

Yo, se lo hice tal como me lo pidió, contándole lo ocurrido.

Te pido que le hagas llevar a Viñals esta carta que te envié puesto que él también es nombrado en dicha carta.

Muy agradecido, tu amigo.

Joaquín Calvo

## EMOTIVO ENCUENTRO EN BARCELONA

El pasado mes de mayo tuvo lugar en la Delegación Catalana-Norte-Balear un emotivo encuentro entre Mirentxu de Haya, la hija de Carlos Haya, y Francisco Viñals, piloto del Polikarpov I-15 sobre el que impactó el Fiat CR.32 del aviador malagueño en un combate sobre Teruel, produciéndose su muerte al caer el avión sin control a tierra. Este encuentro fue promovido por Joaquín Calvo con motivo de un viaje a Teruel en el que salieron a relucir recuerdos sobre ese episodio y los días posteriores al fin de la guerra. Reproducimos a continuación el intercambio epistolar entre Calvo y Mirentxu de Haya y la foto del encuentro en Barcelona.

# ¿LA AVIACIÓN ES UN JUEGO DE NIÑOS?

La historia suele relatarse de las más diversas formas. Pero es indudable que ha tenido lugar una vez en una ciudad cualquiera. Época, a mediados de la tercera década del siglo pasado, intérprete principal, un aparato biplano.

En una hermosa mañana de verano logró este biplano hacerse independiente. Es decir, consiguió escurrirse de las manos de un niño alumno de una escuela de aviación que le sujetaba por la cola y se escapó veloz sin decir a dónde. Y antes de que un pequeño grupo de jóvenes y adolescentes que ocupaba el aeródromo se hubiese dado cuenta de lo que sucedía, el biplano ascendía majestuosamente por el aire, sin piloto, sin observador, sin gobierno a distancia; voló algún tiempo y aterrizó después en un lugar cualquiera, como si nada hubiera ocurrido. Este biplano, con su vuelo «solo», había descubierto a la opinión pública, sorprendida, un secreto hasta ahora indescifrable.

La aviación había dejado de ser el arte que hasta entonces se había creído ver en él. Todos los presentes habían visto cómo el aparato volaba por sí mismo. ¿No se podía, pues, formular con toda seriedad la pregunta infantil, para qué sirve el piloto?

Por entonces reconocieron, incluso las personas más profanas, que la cuestión de si el volar era fácil o difícil no podía ser resuelta por el piloto, sino por el constructor, ya que no todos los aviones estaban en condiciones de realizar el portento del vuelo «solo».



Sin embargo, la misión del constructor debía ser la de construir aquellos aparatos con los cuales el volar resultara ser un juego de niños. «*Bonito juego de niños*» Es la réplica de un piloto que acaba de realizar un servicio de guerra en los frentes de combate. Con el ruido ensordecedor del motor de un avión biplano un Polikarpov I-15 (conocido por el nombre de guerra de «Chato») se deslizaba a ras de tierra, en medio de un torbellino de polvo sobre el suelo blanco del aeródromo de campaña.

El piloto, de ojos claros y grises, con el rostro curtido por el aire, se bajó de la carlinga del avión y se dirigió a sus compañeros, que habían acudido presurosos a recibirle, tras el veloz aterrizaje que realizó con el aparato en estado lamentable y, limpiándose el sudor de la frente con su pañuelo les dijo: «*El estado del avión lo dice todo*» ha sido un combate limpio y duro, aunque con grandes bajas; he tenido el *factor suerte* pero el avión ha recibido enorme castigo por el fuego enemigo. Como observaréis, está perforado en todo su conjunto: planos, tren de aterrizaje, alerones, fuselaje y otros órganos del mismo, «*pero es bueno*» he conseguido que me traiga a mi destino sano y salvo, que no es poco». Pero pronto el piloto recobró su habitual buen humor. Los compañeros le abrazaban y, a la vez, glorificaban la proeza de primera magnitud que acababa de realizar aun teniendo el avión tan grandes desperfectos, sobre todo en un aeródromo de reducidas dimensiones y más tratándose de un



avión moderno, rápido e impetuoso como es el Polikarpov I-15, llamado «Chato».

Prescindiendo de las averías y destrozos, resulta ser una proeza artística el aterrizaje y el vuelo en uno de estos aviones de caza, por su velocidad de crucero y de sustentación en su toma de tierra. En estos aviones el piloto deberá contar con la máxima concentración, una vista infalible, la tranquilidad más fría y la mano más segura cuando, sintiendo en torno suyo el bramido del aire, envuelto en el infernal y ensordecedor ruido del motor, se precipita con velocidad de vértigo sobre la pista de aterrizaje del aeródromo. Y en los últimos momentos, antes de la toma de tierra, el morro del avión se levanta un poco a ras del suelo, de tal forma que parece casi un milagro que el aparato logre posarse, en el corto espacio de unos segundos, sobre este diminuto trozo de tierra.

El vuelo en avión es, en efecto, un arte que exige la intervención del hombre con todas sus capacidades, y sin embargo, se le puede facilitar tanto que casi puede decirse que es un juego de niños, sobre todo en el caso de aquellos aviones ligeros con reducido peso.

Este tipo de avión de combate biplano como es el Polikarpov I-15, se caracteriza por su rapidez de maniobra y fiel obediencia a la voluntad del piloto. También la creación de estos audaces y maravillosos aviones, constituyen uno de los avances aeronáuticos más altamente cualificados técnicamente puestos al servicio de la aviación.

¿Situémonos en aquel entonces? La vida de la aviación transcurría por estos derroteros, en sí sólo merece la atención recordarlos. Sin embargo, su valor aerodinámico, técnico y humano es interesante al ser comparado a la técnica aeronáutica actual, que van provistos los aviones supersónicos que hoy surcan el espacio.

(Antonio Bañón Rubio. Mecánico de la «Gloriosa»)



## EL NACIMIENTO DE ADAR

La cosa fue, en realidad  
porque así nos lo exigieron  
aquellos que no supieron  
comprender la realidad,  
pisoteando, en verdad,  
sin atenerse a razones,  
los jóvenes corazones  
que vivieron la aventura  
que luego, con mano dura,  
segó sus vidas e ilusiones.

Jóvenes que se hicieron viejos  
en la plenitud de sus vidas.  
que cual manzanas podridas  
quisieron mantener lejos,  
pero olvidaron los consejos  
que unas mentes maduras  
por ideas no olvidadas,  
pueden dar a excombatientes  
que aún tenían presentes  
las hazañas realidades.

En el transcurso de los años  
viejos de verdad se hicieron,  
pero siempre se mantuvieron  
con los recuerdos de antaño,  
sin mentiras, sin engaños,  
clara y limpia la conciencia,  
ganando mucho en experiencia  
las fuerzas que perdieron,  
y así firmes se unieron  
para prestarse asistencia.

Así nació nuestra A.D.A.R.  
porque esos hombres quisieron,  
y todos los que pudieron  
se prestaron a luchar, en un nuevo caminar,  
con unas nuevas ilusiones,  
hinchidos los corazones  
de la savia que les formó  
y de esta manera empezó  
**La lucha por las reivindicaciones**

(Antonio Bañón)



# GRATITUD

## *Nuevas consideraciones acerca de la formación de aviadores españoles en la URSS*

(Celestino Díaz)

Cuando adquirí «Cuadernos de Aviación Dossier nº 3», le di un repaso superficial y lo dejé en mi mesilla de noche al considerarlo muy interesante. Después lo he leído detenidamente, lo que me permite opinar con más fundamento sobre el contenido de ese buen trabajo de investigación realizado por Carlos Lázaro Ávila.

Análisis que lo titula: «*Diario de un piloto de caza en Kirovabad*».

«La formación de aviadores españoles en la URSS», aunque también hace referencia a los aviadores que se formaron en las Escuelas españolas y francesas.

Respecto a la primera promoción de pilotos de Kirovabad, poco nuevo puedo mencionar, pues yo pertencí a la segunda expedición que viajó a la Unión Soviética. En tal sentido, puedo afirmar que existen algunos datos equivocados. Por ejemplo, en el recuadro del Dossier se dice: «La segunda expedición primer grupo, 20 de julio de 1937 - 29 noviembre». Cuando lo cierto es que la llegada fue en junio de 1937. Esta fecha se puede confirmar por las siguientes consideraciones: en los días que permanecimos en Moscú antes de destinarnos a las respectivas escuelas, presenciamos el desfile de la «Juventud y Deporte» desde una de las tribunas de invitados situada a ambos lados del mausoleo de Lenin en la Plaza Roja, que se celebra en junio. También nos obsequiaron con la asistencia a un encuentro de una selección de fútbol de España contra el Dínamo de Moscú. Dos acontecimientos que es difícil hayan coincidido con algún otro grupo de españoles. Además de las visitas de rigor ya repetidas tantas veces. También tuvimos la suerte

de acudir a una sesión del planetario de Moscú, parecido al de Madrid, 40 años más antiguo.

En el mismo recuadro aludido, se lee: «la 2ª expedición de alumnos pilotos de la URSS se dividió en dos grupos. 50 en el primer grupo y otros 50 en el 2º. A esos cien alumnos, no les

propusieron realizar el curso de pilotos que es para lo que se habían examinado y aprobado; sin embargo, a todos los que fueron en la 3ª expedición de la URSS, cuando llevaban cierto tiempo estudiando para navegantes, les propusieron

realizar el curso de pilotos, les dieron la oportunidad de realizar las prácticas para piloto, esa suerte sólo la tuvieron los del tercer curso, pues, cuando llevaban la mitad de los estudios, se les comunica la buena nueva de poder hacer el curso de piloto.

Lo sucedido a esos 100 compañeros fue humillante al privarles de un derecho adquirido por oposición e igualmente discriminatorio por un trato inapropiado, máxime cuando no se les dio la menor explicación del porqué de esa medida, lo que motivó una serie de cábalas y opiniones, unos lo atribuían sólo al dictamen médico, otros a razones políticas, etc., cuando lo cierto, como dice Carlos Lázaro, fue una orden del mando superior. Yo añado: «ante el desequilibrio existente entre las diferentes especialidades de tripulantes».





A principios de 1938 se hubieran alcanzado más de 700 pilotos si los 300 observadores del 2º curso todos hubieran sido pilotos, sumemos 200 del primer curso más los 300 formados en España y Francia y los pilotos de antes de 1936. Valga el caso que he vivido. en mi escuadrilla eran tres observadores por cada 14 a 16 pilotos; para más detalles el jefe de observadores fue Antonio Sirvent (hermano de Luis Sirvent autor del libro titulado «Los combates de un piloto de caza de la República»), del primer curso, el cual cuando ingresó era abogado.

Después del examen médico nos comunicaron quiénes eran los destinados a Ucrania. Desde luego fue un bombazo que significó una humillación para los afectados; para el resto, la euforia y alegría sobrepasó el buen sentido común de algunos, que llegaron a comportarse con jactancia de superioridad molesta y, lo peor, es que ha perdurado, de ahí el enfado de Manuel Gallardo en su artículo titulado «Recuerdo de un observador» que en uno de sus párrafos afirma «... los que hicimos el curso de observadores no éramos un grupo de tarados», parece que quería desembucharlo antes de dejarnos para siempre, y que se esforzaba en callar.

Al llegar a la Escuela de Navegantes se apreciaba una inquietud y un excesivo desasosiego en unos pocos, lo que obligó a nuestro jefe, teniente piloto militar Franco (no recuerdo el nombre) uno de los responsables del 2º curso, a reunir a los más disgustados y les comunicó todo lo que sabía y se atrevió a decir lo siguiente: «Esa disgregación ha sido una precipitada chapuza, lo correcto hubiera sido el convocar al unísono otra convocatoria para observadores navegantes exigiendo mayor nivel cultural. Vuestra actitud de obediencia debida es la adecuada y pronto recibiréis la recompensa en ascensos». Acertó.

Son mis últimas palabras para reconocer que el contenido del Dossier, tiene mucha tela que «cortar» en aras de una mejor comprensión de la historia de la Aviación. Merece la pena investigar sus entrañas para disfrutar mejor con sus enseñanzas.

Amigo Carlos ¡Sigue así!

Celestino Díaz Díaz

## **COMUNICADOS**

Informamos que durante el mes de julio la oficina permanecerá abierta hasta el día 27 de lunes a viernes de 9'30 a 13 horas.  
El mes de agosto se cierra por vacaciones.

DESDE EL MES DE ABRIL  
¡¡YA TENEMOS  
EN INTERNET NUESTRA PÁGINA WEB!!

El nombre que tiene es:



Solicitamos vuestra colaboración para su ampliación. Si entráis en ella y veis que vuestro nombre o la de algún compañero no están, nos debéis enviar una biografía vuestra y de los compañeros omitidos para incluíros en la página.

Deseamos que esta página sobre la Aviación Republicana, sea lo más completa posible y para ello vuestra ayuda es imprescindible.

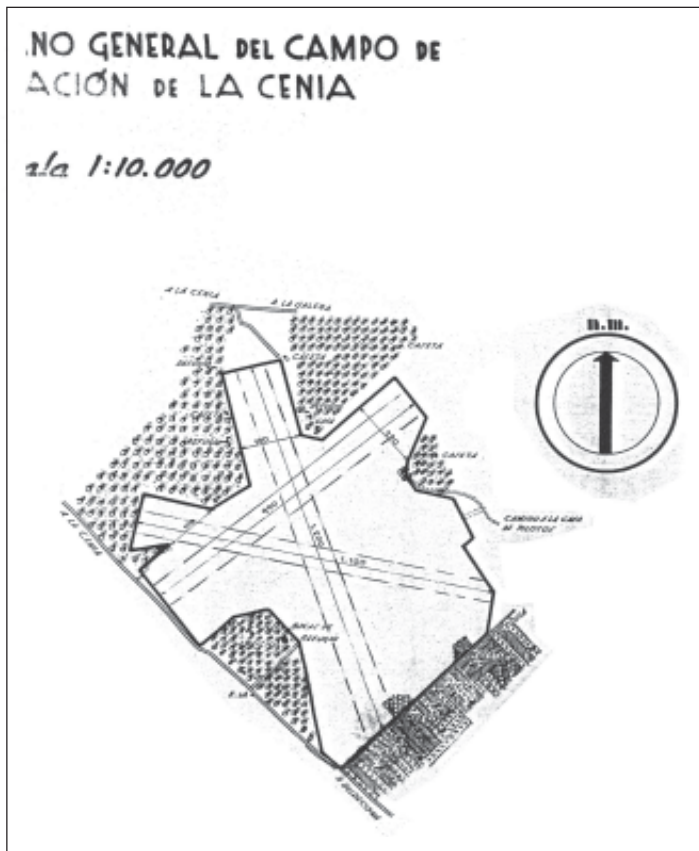
Nuestra dirección es:

ADAR  
Apartado de correos, 10177  
28080 MADRID

El día 31 de mayo se recibió en la cuenta de la Delegación Centro que tiene en el Banco Santander Central Hispano, una transferencia bancaria de 80 €, se emitió desde una sucursal del mismo del Pº. de las Delicias, 51. Aquella persona que lo ha enviado que nos mande una fotocopia de dicha transferencia o que se ponga en contacto con nosotros, pues no sabemos de quien es.

# UNA MEMORIA HISTÓRICA DEL CAMPO DE AVIACIÓN DE SENIA (Tarragona)

Antonio Valldeperes



El campo, estaba formado por un conjunto de tres pistas que se cruzan en forma de estrella de cinco puntas.

|         |         |
|---------|---------|
| EO      | 1000 m. |
| NNO-SSE | 1200 m. |
| NE- SO  | 990 m.  |

A partir de primeros de septiembre de 1937, se iniciaron las pruebas de aterrizaje y despegue del Polikarpov I-15. A los pocos días aterrizaron los primeros I-16 y SB-2 Katiuskas.

Para utilizarlo como base operativa hasta el 4 de abril de 1938 que fue evacuado ante el avance de las tropas nacionales.

Durante los siete meses de actividad, entre otros pararon las siguientes tripulaciones de caza y bombarderos:

I-16            1ª Manuel Aguirre López  
 «                2ª Devotchenko- Milapixy  
 «                3ª José Mª Bravo

SB-2            1ª Francisco Gómez  
 «                2ª Gumersindo Areán  
 «                2ª Pereira - Bhrepter-Mendiluce  
 «                3ª Leocadio Mendiola  
 «                3ª Enrique Calvet Monzó  
 «                3ª Cris Coll  
 «                3ª Fernando Medina Martínez  
 «                4ª Jaime Mata Romeo  
 «                4ª José López Ricondo

En la primavera de 1937, la República precisaba de campos de aviación cerca de los frentes de batalla y con un radio de acción útil para llegar a la retaguardia enemiga y proteger al mismo tiempo el territorio propio.

Un representante del arma de aviación y un ingeniero aeronáutico militar, llegaron al pueblo para elegir la zona de construcción y estudiar las condiciones meteorológicas, teniendo mucho interés en disponer de un campo de aviación en el límite de las provincias de Cataluña y Valencia, se eligió la situación 3º 59' E 40ª 38'.

A petición del Ministerio de Marina y Aire, denominación que después pasaría a ser el de Defensa Nacional, se expropiaron unos terrenos agrícolas situados a 1 Km. De La Senia entre las carreteras de Ulldacor y Tortosa, iniciando de inmediato las obras, se arrancaron 9.000 olivos se aplano y compactó el terreno, se construyeron:

- 1 edificio de Mando
- 4 Refugios
- 2 Barracones
- 3 Casetas



Estado actual de las pistas de Tierra, compactadas.  
 Los olivos marcan el límite del campo.

La actividad del campo fue constante contra el enemigo realizándose misiones ofensivas, protección, crucero, interceptación y bombardeo.

El 15 de abril de 1938, este campo fue ocupado por el Grupo de caza J/88 de la Legión Cóndor formada por 5 escuadrillas:

- 1ª BF. 109 Holzange
- 2ª BF. 109 Zyúnoen Hunt
- 3ª He. 51 Mickey Mouse
- 4ª He. 51 Pic-as
- 5ª Ju. 87 Jolanthe

Las escuadrillas sufrieron cambios de aparatos por las bajas y razones tácticas.

Los alemanes aprovecharon la contienda española para ensayar nuevas técnicas de caza con los BF- 109 y de bombardeo de precisión en picado con sus Ju-87 Stuka.

Los componentes del Grupo J/88 adquieren experiencia de combate contra los I-15 y I-16 republicanos, también atacan a los SB-2 Katiuska siguiendo su ruta con un primitivo radar del tipo «Freya».

Entre los pilotos que ensayaron nuevas tácticas para la muy próxima Segunda Guerra Mundial, destacan: Mölders, Galland, Handrick, Grabman, Schellmann, Reents, Schilichtineg, Lojewski, D' Elsa, Weyerd, Haas y Bolz

El 15 de enero de 1939 inician el abandono de la Base de La Senia a consecuencia del desplazamiento del frente para la invasión de Cataluña.

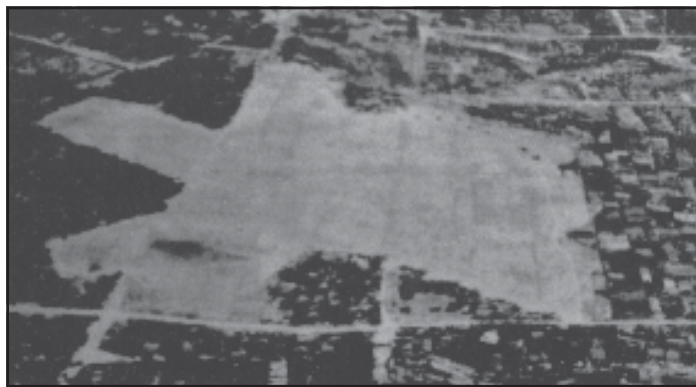
Para conservar los restos de este importante patrimonio, que es el campo de aviación militar de La Senia, el Ayuntamiento de Senia junto con el Taller de Proyectos de la Universidad de Barcelona han firmado un convenio de colaboración para preservar la memoria histórica.

El proyecto museístico prevé la reconstrucción del edificio de mando y refugio - será como un viaje al pasado- y se adecuarán las instalaciones como las de los años 1937-38.

Actualmente están en marcha tres fases del proyecto:

1- limpieza y conservación del edificio de mando y refugio, instalando una valla metálica de protección.

2- en los talleres de José Ramón Bellaubi se construye con planos originales a escala 1/1, el Polikarpov I-16 CM-264 de la 3ª Escuadrilla del



Campo de Aviación Militar Senia. 1937-1939

Grupo 21, que pilotado por el Sargento Francisco Pararols, el 2 de noviembre de 1938 después de un combate aéreo sufre una parada en el motor destrozando el aparato en el término municipal de El Molar (Tarragona), los restos de este aparato fueron localizados, varios de sus componentes originales se montarían en el nuevo I-16.

Una vez terminado el aparato podría integrarse en el proyecto.

3- El Ejército del Aire cederá los restos de un Messerschmitt Bf- 109 E-3 cedido 6-130, este caza lo pilotó el Jefe de Grupo Comandante Walter Grabmann Durante su estancia en España, logrando 6 derribos.

El año 2002 fueron recuperados al construir en el campo de aviación del Prat (Barcelona) la segunda pista de aterrizaje, este avión se había estrellado en una ciénaga el 17 de diciembre de 1940, era pilotado por el teniente Eduardo Lauzirica que falleció en el acto, debido a los escasos medios de la época no pudo ser recuperado el cuerpo ni el aparato (los restos también se integrarán al proyecto).

En la actualidad, se está constituyendo un patronato que estudiará e identificará en profundidad el campo de aviación, aparatos y tripulaciones. Formando parte de este patronato los miembros activos y de honor.

# Edificio de Mando «La Siena» en la actualidad



Boca entrada refugio

Los lectores y socios de ADAR que puedan aportar datos o material fotográfico durante los años 1937-1939 de La Senia, pueden contactar con el teléfono 649477512 de Antonio Valldeperes (ADAR Barcelona)



# GANDESAS

## «HOMENAJE A LAS VÍCTIMAS DE LA GUERRA CIVIL 1936-1939»

El pasado 18 de junio se celebró nuevamente el homenaje organizado por la Delegación Catalana-Norte-Balear de A.D.A.R., Veteranos de Aviación, que tuvo lugar en la localidad de Gandesa, en el monumento erigido por A.D.A.R. sito en la calle Bassa d'en Gaire del emblemático municipio. La novedad de este año, radica en la visita de la Delegación Madrileña encabezada por la vicepresidenta Rosa Sanz, Josefina Castañeda como vocal, Rosa Cano y su esposo Miguel Sánchez- Mateos como asociados, la secretaria M<sup>a</sup> Carmen Martín y el secretario Jose Luis Figueroa.

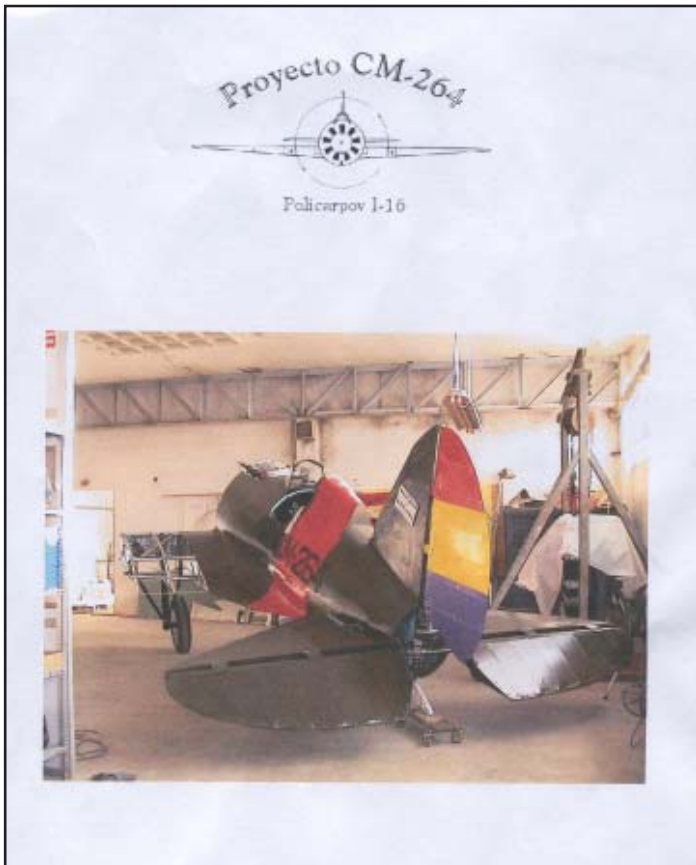
El acto se inauguró con un parlamento del veterano Simó Fiestas en sustitución del indispuerto presidente Francesc Viñals, quien no pudo asistir, deseándole desde aquí un pronto restablecimiento. La intervención del compañero Fiestas terminó con un minuto de silencio por las víctimas, después del cual, el alcalde Miquel Aubà pronunció unos breves parlamentos. La numerosa comitiva encabezada por las tres jóvenes Pubillas, hizo una ofrenda floral al monumento, finalizando así la primera parte de los actos programados por la organización.

Tras ofrecerse el sempiterno Vino de Honor, en las bodegas de la Cooperativa Agrícola, tuvo lugar en el Hostal Piqué la Comida de Confraternidad. Cumpliendo de este modo un año más el preceptivo y merecido homenaje a las víctimas de la guerra y muy especialmente a las de la Batalla del Ebro.

Isaac Montoya  
Salamó - A.D.A.R.  
Barcelona



# PROYECTO CM-264



En la localidad tarraconense de La Cenia, José Ramón Bellaubí sigue completando la magnífica reproducción del Polikarpov I-16 «Mosca» a escala 1/1, modelo que, por su fidelidad con el aparato original, merece figurar en las mejores colecciones y museo estáticos del mundo.

A continuación damos referencia gráfica del proceso de construcción de este Mosca que porta la librea del avión de la 3ª Escuadrilla del Grupo 21 CM-264 Tipo 10 que pilotaba Francisco Paredes Martínez en el que se puede apreciar el montaje de las Shkás superiores y la plancha que aislaba al piloto del motor, una panorámica del aparato en la que se aprecia la finalización del capot y la fabricación de las semialas y una vista de la parte posterior del motor que este infatigable constructor y aficionado aeronáutico tiene previsto montar en el mes de agosto del presente año. Desde esta Delegación felicitamos a Bellaubí, a todos los socios de ADAR y amigos que le están ayudando en la reconstrucción de uno de los aviones que hicieron historia en la aviación española.



## 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.

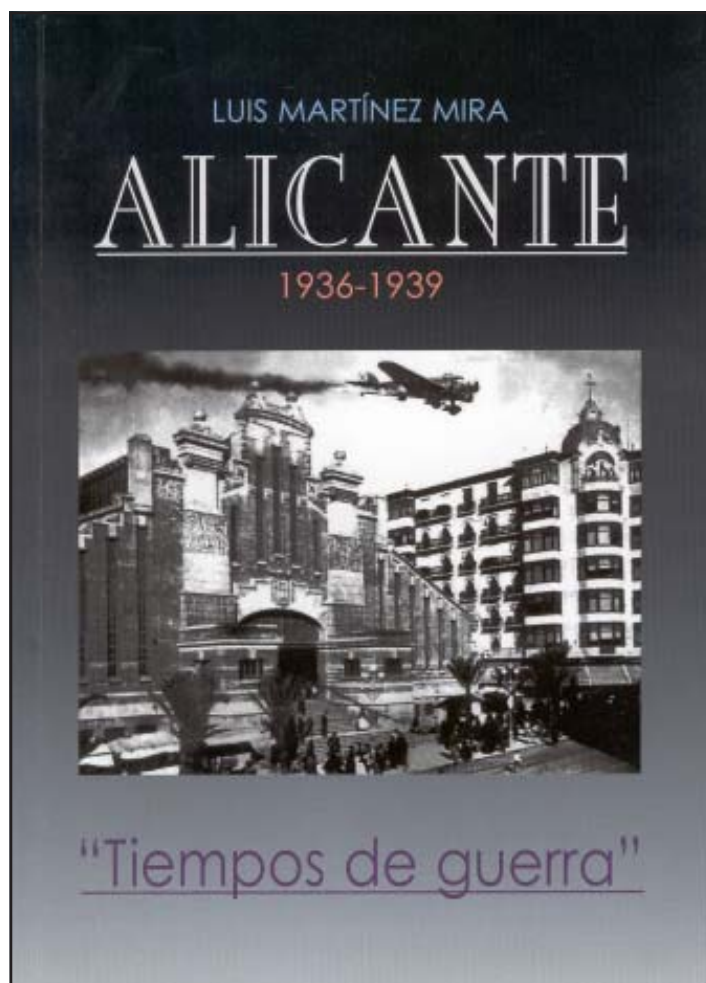
La Junta lamenta profundamente dichos fallecimientos y desde aquí da su más sincero pésame a todos los familiares y allegados.

|                                     |             |
|-------------------------------------|-------------|
| Antonio Infantes Cuenca (Barcelona) | 4- 06       |
| Rafael Bonmatí Andreu (Alicante)    | 30- 3- 06   |
| Ramón Marco Marco (Alicante)        | 19- 4 - 06  |
| Pío Martín Nieto (Madrid)           | 03 - 6 - 06 |
| Roberto Moltó Gilabert (Alcoy)      | 25-12- 05   |

## APORTACIONES VOLUNTARIAS AL BOLETÍN ICARO

|     |            |                                |        |
|-----|------------|--------------------------------|--------|
| 66  | Francia    | Eliana Dorca                   | 30,00  |
| 67  | Francia    | P. Llambrich Llambrich         | 30,00  |
| 68  | Francia    | M. García Gralla               | 40,00  |
| 69  | Alsasua    | J. Goicoechea López de Zubiria | 40,00  |
| 70  | Jaen       | J. Sempere Esteve              | 30,00  |
| 71  | Venezuela  | E. Greciano Miguel             | 30,00  |
| 72  | Arganda    | P. Diaz Ranz                   | 20,00  |
| 73  | Madrid     | D. Oñoro Escolar               | 30,00  |
| 74  | Madrid     | Josefa Casado                  | 10,00  |
| 75  | Madrid     | Gregoria Sanchez Prieto        | 30,00  |
| 76  | Valencia   | R. Boigues Panach              | 20,00  |
| 77  | Valencia   | R. Boigues Royo                | 20,00  |
| 78  | Elche      | Mª Teresa Lledo Tomás          | 20,00  |
| 79  | Rubi       | J. Centellas García            | 10,00  |
| 80  | Madrid     | A. del Peso Díaz               | 20,00  |
| 81  | Lorca      | J. Ruiz Martínez               | 12,00  |
| 82  | Valencia   | R. Martínez Quinza             | 30,00  |
| 83  | Murcia     | D. Barcelona Lorente           | 20,00  |
| 84  | Valencia   | V. Gandia Muñoz                | 20,00  |
| 85  | Francia    | Miguel Velló                   | 40,00  |
| 86  | Madrid     | Mª Jesús                       | 300,00 |
| 87  | Francia    | Anita Santos                   | 60,00  |
| 88  | Francia    | A. Sanz Bocos                  | 70,00  |
| 89  | Francia    | P. Sanz Miguel                 | 70,00  |
| 90  | Benidorm   | J. García Lloret               | 20,00  |
| 91  | Benidorm   | J. García García               | 70,00  |
| 92  | Granada    | C. Rodríguez López             | 20,00  |
| 93  | Valencia   | M. Chasan Tamarit              | 50,00  |
| 94  | Benidorm   | Lucía García Rodríguez         | 10,00  |
| 95  | EEUU       | A. León Sáenz                  | 762,00 |
| 96  | Murcia     | M. Pelegrín García             | 30,00  |
| 97  | Madrid     | F. Bajo Alvarez                | 20,00  |
| 98  | Madrid     | Fco. Bajo Sánchez              | 20,00  |
| 99  | Valencia   | R. Boigues Panach              | 20,00  |
| 100 | Valencia   | R. Boigues Royo                | 20,00  |
| 101 | Alsasua    | Carmen Goicoechea Napal        | 28,00  |
| 102 | Murcia     | P. García Ortiz                | 20,00  |
| 103 | Madrid     | J. Aparicio Alonso             | 20,00  |
| 104 | Valencia   | E. Ventura Bataller            | 10,00  |
| 105 | Valladolid | U. Prada Macía                 | 40,00  |
| 106 | Madrid     | Elisa Gallego (Vda. Castañeda) | 10,00  |
| 107 | A. de Alba | H. Cano Serrano                | 15,00  |
| 108 | Castellón  | E. Pascual Albero              | 20,00  |

## HEMOS LEIDO...



Luis Martínez Mira. Alicante, 1936-1939.  
Tiempos de guerra. Ayuntamiento de Alicante.  
Alicante, 2005. 236 páginas.

Nuestro compañero Amancio Baltanás ha donado a la Biblioteca de ADAR un ejemplar de este libro en el que se narra cómo vivió la ciudad mediterránea el acoso aéreo de las aviaciones de Franco y los medios activos y pasivos que opuso para su defensa. El autor, investigador aeronáutico de la Guerra Civil y la Segunda Guerra Mundial, es conocido autor de láminas relacionadas con aviación y en este libro, entre otros temas, se refiere al aeródromo de la Rabasa, el famoso bombardeo de 8 horas al que fue sometida la ciudad, el trágico bombardeo del Mercado Central y a la huida en avión de los dirigentes republicanos en los últimos días de la guerra.



MINISTERIO  
DE FOMENTO



Aena  
Aerospacio, Seguridad  
y Servicios Aena

# Premios Fundación Aena XI Edición 2006

Juan de la Cierva  
Luis Azcárraga  
José Ramón López Villares  
Periodismo

Fundación



Aena

General Parafinas, 116 3<sup>a</sup>. Madrid 28006  
Tel.: 91 321 18 00 Fax: 91 321 18 08



DEPARTURE  
A B C