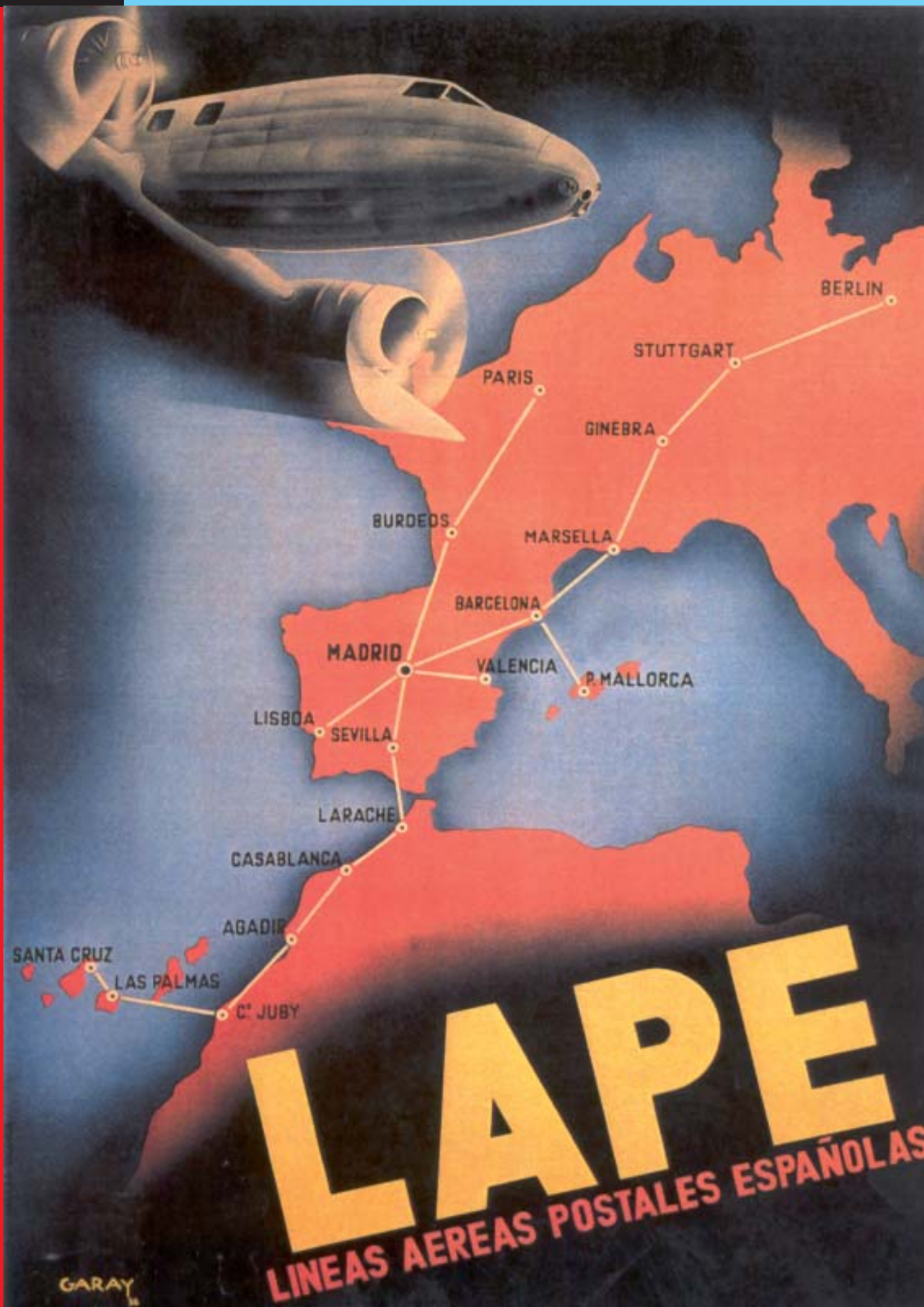




ICARO

BOLETÍN INFORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

NUEVA EPOCA Nº 88 IX/2006 OCTUBRE Publicación trimestral



LAPE

LINEAS AEREA POSTALES ESPAÑOLAS

SUMARIO

	Pág.
• EDITORIAL	2
• LA WEB DE A.D.A.R.	3
• JORNADAS SOBRE HISTORIA Y PATRIMONIO AERONÁUTICO	5
• RAMÓN JIMÉNEZ MARAÑÓN (Piloto del Avión número 13)	6
• EL AERÓDROMO DE MAS DE LAS MATAS (Teruel)	7
• LAS TROPAS DE TIERRA EN LA AVIACIÓN	9
• «EL TIEMPO». Poesía de F. de las Heras	10
• ANUNCIOS BIBLIOGRÁFICOS Presentación del Libro: Alas Rojas. Sariñena. Hª del Campo de Aviación de Sariñena	10
• LA GARRIGA ABRE EL PRIMER REFUGIO DE LA GUERRA CIVIL CONVERTIDO EN MUSEO	11
• MEMORIA HISTÓRICA DE LOS AVIADORES DE LA REPÚBLICA	12
• SEMBLANZA. Por Lluís Escuder	12
• LA AVIACIÓN EN SELLOS DE CORREOS	13
• UN OBJETIVO «CASI CUMPLIDO» Carlos Lázaro	14
• SE INCORPORAN	14
• APORTACIONES VOLUNTARIAS	15
• SE FUERON	15
• FUNDACIÓN AENA (contraportada) «X JORNADAS DE ESTUDIOS AERONÁUTICOS»	

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: Carteles de la Aviación Republicana

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

A.D.A.R. EN INTERNET

En este editorial queremos agradecer la colaboración de todos los socios que están aportando su ayuda, trabajo o ideas a ADAR. En este Boletín se muestran los diferentes actos (ciclos históricos, presentaciones de libros, búsqueda y recuperación arqueológica del patrimonio aeronáutico) en las que los socios y simpatizantes de ADAR están colaborando con el fin de difundir el patrimonio histórico-aeronáutico de la Aviación de la República.

Pero también queremos llamar la atención sobre la extraordinaria labor que están haciendo Roberto y Merche con nuestra recién creada página web que ha recibido muchísimas visitas desde su reciente creación en la primavera de este año y os invitamos a leer con detenimiento el artículo que han redactado donde se da información pormenorizada. La creación de la página web en Internet es un trabajo muy laborioso, al igual que su mantenimiento; sobre todo por nuestro deseo de que figuren TODOS los miembros de la Aviación de la República. Por tanto, nos corresponde a nosotros la tarea de ayudarles a corregir los errores que se hubieran producido y contribuir a la actualización de los datos de la misma. Buena prueba del funcionamiento de la página web es la publicación de trabajos relativos a miembros de diferentes especialidades de La Gloriosa.

Gracias a todos por vuestra colaboración

LA DIRECTIVA NACIONAL

A partir del mes de OCTUBRE, el nuevo horario de la oficina de ADAR MADRID es:

NUEVO HORARIO DE ADAR MADRID

LUNES Y MARTES DE:
16 a 19'45 horas

MIÉRCOLES, JUEVES
Y VIERNES:
9'30 a 13 horas.

La Web de A.D.A.R.

Va a hacer ahora un año que en Llanes (Asturias) surgió la idea de recuperar la casa del campo de Aviación para crear un pequeño museo de Historia Aérea que recogiera la historia aeronáutica de Asturias. Inmediatamente nos pusimos a investigar y encontramos abundantes datos de la época de la escuela de vuelo sin motor, de su pasado anterior a la guerra como aeródromo deportivo, del paso de la Legión Cóndor... pero nos faltaba la que para mí era la etapa más importante, si bien no por su duración, sí por su heroicidad, la Aviación de la República, donde un minúsculo grupo de valientes, con vetustos aviones civiles, unos pocos Breguets, Fokker, Savoias, Potez y Beechcraft se enfrentaron a la sublevación militar que convirtió a mi tierra asturiana en una isla, rodeada, como dice el Poema de Pedro Garfias, sola en mitad de la tierra. Desde ahí estos valientes aviadores combatieron sin rendirse, hasta casi su total exterminación, en defensa de Asturias, dejando en la mayor parte de los casos, su vida entre los restos de sus «krones», de sus Chatos, de sus Moscas... Cuánta generosidad de esos pilotos: Eloy Gonzalo, Abel Guidez, Leopoldo Morquillas, Francisco Tarazona, Miguel Zambudio, Eloy Fernández Navamuel, Amancio Baltanás...

¿Cómo encontrarlos? Por suerte, mi afición por la simulación aérea me permitió contactar con Javier Marquerie, que me sugiere, una vez conocido el proyecto, comunicarme con ADAR. El material técnico encontrado en Internet era muy bueno, en algunos casos. Pero yo no quería sólo los caballos del Mosca, el número de Chatos.... Quería los nombres, los sentimientos, las personas,.... Todas las magníficas webs me parecían frías: La aviación de la República era algo más, lo sentía así desde lo más profundo de mi corazón. Quería saber cómo era la emoción y la gratitud que sentía mi abuelo cuando dos o tres pequeños Chatos detenían, en desigualdad aterradora, a los aviones de la Cóndor que martilleaban las montañas de mi verde Asturias, sabiendo que no volverían.

Y así aparecí en la asamblea de ADAR de Madrid celebrada en marzo para proponerles a los viejos

guerreros que vinieran a Llanes, que fueran protagonistas, que eran héroes, que eran y son la historia. Y allí estábais. Los nombres, las personas, más allá de un mito heroico. Sentados en la minúscula sede que rezuma gloria, que huele a honor. Era la historia viva. Y debía conocerse. Así que además de proponer lo de Llanes, al final del orden del día me lancé. Quiero hacer la web de ADAR. Quiero que el mundo sepa lo que hicisteis, lo que sufristeis. El honor de los vivos y los muertos. La verdadera historia del heroísmo de unos hombres que dieron su vida para que vivamos ahora en libertad. En mi cabeza sonaba el himno de Alas Rojas:

Honor a vosotros,
cóndores de acero
que sois los titanes de la libertad.

Y aceptásteis, no sin cierto temor. A fin de cuentas era un desconocido. Y sé que vuestra generosidad con muchos advenedizos había hecho que material, cedido desinteresadamente, no volviera. Por eso decidí desde un principio que pondría en marcha la web sin pedir ningún material. Vaya embolado. Eran miles de datos. Desde un principio conté con Merche, mi mujer, mi compañera, mi cómplice. Pero éramos dos. Y teníamos que demostrar que éramos dignos de vuestra confianza. Merche realizó una web que técnicamente ha sido alabada por profesionales. Y conseguimos en un tiempo récord, con muchísimas horas de trabajo, quitadas de nuestras horas de sueño, diseñando, recorriendo centenares de kilómetros en busca de bibliotecas, programando, recopilando y contrastando datos de decenas de libros y fuentes, traer al mundo algo digno de los héroes de la Aviación de la República. Y nació la web de ADAR, vuestra web.

La confianza dio sus frutos, y la directiva se dio cuenta de la transparencia de nuestra actuación y de la importancia de la labor, y empezamos a engrosar los contenidos. La página web (www.adar.es) está estructurada básicamente con las siguientes secciones:

ADAR: Descripción de la historia de la Asociación y de las distintas asociaciones de aviadores que surgieron tras la Guerra Civil.

NUESTROS AVIADORES: Verdadera «chicha» de la web: Un listado con los nombres de todos los pilotos, tripulantes, personal de tierra... Queremos que estén todos. Actualmente (1 de septiembre de 2006) figuran 600 nombres con varias decenas de notas biográficas, pero al poco de la fecha de publicación de éste Icaro y gracias a los familiares y a la Asociación que nos aportan datos día a día, esperamos llegar a cerca de 3.000 nombres, sin dejar de pensar en el futuro, para que absolutamente todos los que pertenecieron a la Aviación Republicana estén representados.

LA GLORIOSA EN COMBATE: Aquí tendrán cabida las fotografías de los archivos, los relatos, las biografías y todo el material escrito que los veteranos y socios aportéis.

LOS AVIONES: Datos técnicos y operacionales del material empleado por las fuerzas aéreas de la República.

ICARO: En esta sección, se ofrece la posibilidad de leer Icaro a través de Internet, lo que amplía su difusión hasta al más recóndito rincón del planeta.

NOTICIAS: Todas las noticias relacionadas con la asociación, actos en los que se participa, otras informaciones relacionadas con la aviación etc.

COLABORACIONES: Aquí se insertarán artículos que nos sean enviados para su publicación, previa aprobación de la Directiva Nacional

COMO ASOCIARSE: Información sobre los pasos a seguir para hacerse socio de ADAR.

ENLACES: Direcciones en Internet de interés para los socios.

IN MEMORIAM: un homenaje a todos los héroes de la Aviación de la República.

NOVEDADES: Se detallan las fechas de las mejoras y nuevo material que se incorpora a la página de Internet de ADAR.

Pero vayamos al quid de la cuestión: ¿Para qué? Actualmente, Internet es la mayor fuente de información del mundo. Billones de datos se mueven, estando a la libre disposición de la Humanidad, permite conocer la historia, sin censuras, sin medias tintas, dando a cada persona un enorme margen de protagonismo.

Muy bien, pero ¿está resultando interesante? ¿A quién le importa, 70 años después, la historia de las FARE? Pues permítidme que los datos sean los que hablen. Desde el 23 de junio hasta el 31 de agosto hemos recibido en la web:

Visitas: 12.956, lo que supone unas 190 visitas diarias

Páginas vistas 25.419.

Solicitudes: este es el dato realmente importante, quiere decir, el número veces que se solicita un dato a la página de ADAR, bien sea un nombre, un avión, una biografía, un artículo etc.... pues aquí nos encontramos, ni más, ni menos, que con **329.698 solicitudes de información.**

Hemos recibido visitantes de los siguientes países: España, Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia, Uruguay, Italia Rusia, Alemania, Suecia Canadá, Argentina, México, Brasil, Corea del Sur, Bélgica, Polonia, Eslovaquia, Venezuela, Chile, Noruega, Perú, Paraguay, Chequia, Letonia, Colombia, Lituania, Suiza, El Salvador, Honduras, Bolivia, Bielorrusia, Puerto Rico, Luxemburgo, Ucrania, Israel, Portugal, China, Marruecos, Rumania, Singapur, Ecuador, Indonesia, Nueva Caledonia, Tailandia, Finlandia, Moldavia, Japón, República Dominicana, Taiwan, Islandia, Serbia y Montenegro, Austria, Vietnam, Estonia, Hungría, Sudáfrica, Holanda y Nueva Zelanda, Eslovenia, Australia, Cuba, Guatemala, Costa Rica y la India.

Hemos recibido 167 correos electrónicos en la dirección principal y desde que pusimos la posibilidad a través de la web para que personas que noten la ausencia de algún miembro de la Aviación Republicana nos lo comuniquen, nos han enviado datos de 17 miembros de las FARE aportados por familiares directos.

Se ha excedido las cotas de tráfico y visitas en estos dos meses por amplio margen. El ICARO de julio, publicado en la web en el mes de agosto, ha tenido 684 lecturas, lo que hace que el número de lectores de nuestro boletín prácticamente se doble si lo sumamos a los ejemplares impresos.

La web de ADAR tiene un único fin, lo dice en su interior: llevar al público la compilación de una



ingente cantidad de material bibliográfico, gráfico y escrito que sirvió como base a la creación de un archivo (el de ADAR) con todas las fuentes documentales, orales y escritas, que nuestros socios quisieran aportar, siendo esta página web el destino público de este material, al alcance de quien lo desee.

Así se conserva para la posteridad, para las generaciones futuras, los historiadores y la aeronáutica nacional española la actuación de los Aviadores de la República, llena de honor y sufrimiento. La historia de unos hombres y mujeres que amaron su patria y a sus compatriotas, sus derechos y sus libertades más allá de lo imaginable, hasta su último suspiro, hasta la última gota de su sangre.

Sobra decir que TODOS los datos de la web y la

propiedad, así como el nombre del dominio, han sido registrados a nombre de la Asociación de Aviadores de la República: Todo lo que se recoge es propiedad de ADAR y de nadie más. Es vuestra vida y es vuestra historia. Y sois vosotros sus dueños.

Agradecer especialmente a Javier, Carlos, David Gesalí, David Iñiguez, Isaac, Maricarmen y la Directiva. Mil gracias por confiar en nosotros, por creer en este proyecto. Aportad cosas, es vuestro. Por vosotros y para vosotros. Gracias de corazón por dejarnos compartir la historia, vuestra historia. Es un inmenso honor que no sabemos como pagaros, Titanes de la Libertad...

Roberto Pando Rozada
Merche Suárez Louzao



JORNADAS SOBRE HISTORIA Y PATRIMONIO AERONÁUTICO

En la localidad tarraconense de Santa Margarida y Los Monjos tendrán lugar unas jornadas sobre historia y patrimonio aeronáutico en la que participarán varios socios de ADAR (Delegaciones Centro y Catalana-Norte Balear). Estas jornadas cuentan con el aliciente de visitar el campo de aviación.

ADAR



Ramón Jiménez Marañón, piloto del avión nº 13

(Jefe de la 1ª Escuadrilla del Grupo 21 de Polikarpov I-16)



Ramón Jiménez
Marañón.

(Familia Jiménez Marañón)

Nacido en Santander, Ramón Jiménez Marañón, era miembro de una familia cuyos antepasados participaron en la exploración del río Amazonas y en la etapa contemporánea, tenían como figura señera al doctor Gregorio Marañón (que era su tío por parte de padre). Al producirse la guerra civil, Ramón se inscribió en los cursos para aviadores y, superadas las pruebas pertinentes,

se convirtió en miembro de la 1ª Expedición que saliendo de Barcelona en el buque *Ciudad de Cádiz* viajó hasta Odessa (URSS) y, después de visitar Moscú, llegó a la escuela de pilotaje de Kirovabad (Azerbaiyán) para formarse como aviador, especializándose en el caza Polikarpov I-16 *Mosca*. Regresó a España con el primer grupo de pilotos que acabó el curso recibiendo el grado de Sargento el 30 de abril de 1937 y tras un breve periodo de descanso y reentrenamiento en El Carmolí (Murcia) se incorpora con varios compañeros a la 1ª Escuadrilla del Grupo 21 que manda el ruso Iván Devotchénko. Sus compañeros le consideraban de carácter introvertido, que se acentuó a raíz de un desgraciado accidente ocurrido en un aeródromo. El sargento Jiménez Marañón recibió el *Mosca* nº 13 y, lejos de temer la leyenda negra española que vinculaba a este número con la mala suerte, a él siempre le proporcionó buena estrella y mantuvo el empleo de este «talismán» en toda su carrera aeronáutica. El 28 de marzo de 1938 fue promovido al empleo de Teniente y siguió combatiendo con la 1ª Escuadrilla en la ofensiva nacionalista de Levante, en el frente de Extremadura y en la batalla del Ebro. En el mes de octubre, en la zona de Cataluña, se le encomienda la dirección de una patrulla para prestar servicio de protección de Barcelona,

misiones que solían desempeñar pilotos que, como Jiménez Marañón acusaban el enorme cansancio de haber estado combatiendo desde mediados de 1937 sin interrupción. Cuando se reincorpora a su escuadrilla (a final de octubre) el mando lo ostenta Enrique Vilatela Soria a quien Jiménez Marañón sustituye a finales de noviembre de 1938 hasta el 8 de diciembre de 1938 en que asume la jefatura de la 1ª Escuadrilla el sargento José Antonio Cano Arnáiz.

Al finalizar la campaña de Cataluña, el Teniente Ramón Jiménez Marañón pasó a pie la frontera pirenaica y fue internado sucesivamente en los campos de concentración de Argelés sur Mer y Gurs con el resto de los aviadores republicanos. Iniciada la Segunda Guerra Mundial, se escapa con 10 compañeros hacia el País Vasco francés y con un amigo Juan Casco, capitán de la marina que



Ramón Jiménez Marañón.
(Familia Jiménez Marañón)

había recibido dinero de su familia, compran una barca y salen de un puerto en el País Vasco francés justo cuando los alemanes entran en la localidad. Después de una travesía de 10 días desembarcan en Irlanda, siendo acogidos por un refugiado español. Se traslada a Gran Bretaña e ingresa en las Fuerzas Aéreas Francesas Libres del general Charles de Gaulle con las que se trasladó a Camerún (Douala) adscrito a las fuerzas del coronel Leclerc, trasladándose al Chad (Fort Lamy) y combate en la campaña de Libia como Teniente piloto en cazas americanos y bombarderos ingleses Avro Anson del *Coastal Command* dotados de cargas antisubmarinas, terminando su actuación en la Segunda Guerra Mundial en Camerún, donde fue desmovilizado. Al finalizar la contienda recibió ofertas de compañías aéreas belgas y argentinas para formar parte de sus tripulaciones de vuelo, pero volvió a Francia, domiciliándose en Burdeos donde conoció a su esposa y entró a trabajar en el servicio de Correos hasta que se jubiló en 1970. Falleció en el año 2000 en esa localidad francesa.

(Agradezco la ayuda prestada a la familia Jiménez Marañón para la realización de esta breve semblanza biográfica)

Carlos Lázaro

EL AERÓDROMO DE MAS DE LAS MATAS (TERUEL)



Aportamos la información remitida por Javier Díaz que coordina el boletín (El Sueño Igualitario cazarabet@telefonica.net) sobre los interesantes trabajos que están realizando sobre el aeródromo y refugio de esta localidad turolense. Agradecerán cualquier ayuda que se les pueda prestar.

En este momento queremos localizar el acceso principal situado junto al edificio principal del campo que se haya integrado dentro de una explotación ganadera pero que conserva paredes y ventanas (con dinteles idénticos al de La Sènia, pero sospechamos que ha quedado debajo de dichas edificaciones). Al mismo tiempo completaremos las mediciones del conjunto.

La semana próxima lo visitarán Fernando Martínez de Baños y Víctor Pardo para realizar una evaluación oficiosa de cara al apoyo del programa Amarga Memoria del Gobierno de Aragón. También ha estado ya José María Maldonado quien nos ha comentado no haber encontrado nada del aeródromo en los archivos italianos hasta el momento. De Villaviciosa de Odón tenemos los planos 1:10.000 y 1:400.000, o sea bien poca cosa, así como tres fichas tipo sobre las características del campo que nos ha enviado Maldonado. Por otra parte, tenemos las nóminas de jornales pagado en octubre de 1937, que se encuentran en nuestra reclamada Caja 121 perteneciente al Archivo de Salamanca.

En 1981 el Grupo de Estudios ya publicó un artículo con algunas anécdotas y episodios sobre



Acceso sur principal



Arco-camareta



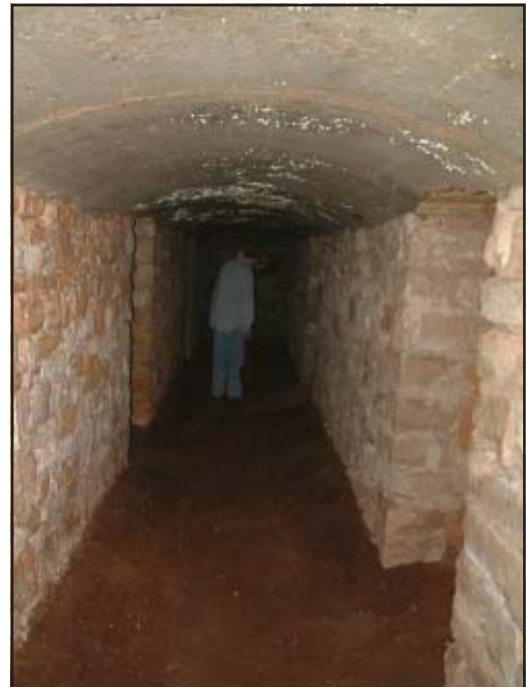
Camareta-lateral



Cindria-ladrillo



Pasillo-central



Pasillo central «2»

NOTA INFORMATIVA

Ante la petición inicial del representante de la delegación Norte Balear, D. Antonio Vilella, de trasladar la celebración de la Asamblea General Ordinaria a otra ciudad distinta de Benidorm, es preciso comunicar que el mismo compañero, después de estudiar las posibilidades, ha confirmado a esta Directiva, que la mejor opción existente, sigue siendo Benidorm.

Tal como lo indicó nuestro Presidente, D. Joaquín Calvo, el día de dicha asamblea, las necesidades de estructura para la organización del evento, son muy importantes. La Delegación Norte Balear, notifica no tener capacidad para absorber dicha organización.

No obstante, la Directiva Nacional, esta abierta y agradece cualquier sugerencia.

LAS TROPAS DE TIERRA EN LA AVIACIÓN

En la última Asamblea Nacional de Benidorm nos pidieron que nos hiciéramos eco del papel jugado por las tropas de tierra de las Fuerzas Aéreas de la República. Aprovechamos la ocasión para publicar este mensaje que hemos recibido en nuestra página web.

Me llamo Luis Garrido, soy hijo de Republicanos españoles. He nacido en Francia donde siempre he vivido y sigo viviendo. Mi padre, Albino Garrido San Juan, nacido en Tornadizos de Ávila el 5 de febrero 1919. Fue a la escuela hasta los once o doce años y después, siendo el hijo mayor, acompañó a su padre y le tocó trabajar bastante en el campo y en las canteras de granito.

Al iniciarse la guerra, formaba parte de las milicias populares de su pueblo, que se integraron en la columna del coronel Mangada. Como mi padre era joven y su quinta no había aún sido movilizada, en los primeros meses de 1940 ingresó en la Aviación Republicana.

Primero estuvo en Los Alcázares y después le mandaron a varios aeródromos: «Barberán y Collar» en Alcalá de Henares, Barajas, «El Soto» en Algete (Madrid) donde entonces se formó la segunda compañía de masa y maniobra mandada por el teniente Justino Cudero Escudero, nativo



Antonio Briz con traje en el campo de Gurs.

de la provincia de Toledo. Desde allí se trasladó a Casas de Uceda, Tembleque, Turleque y Villamayor de Santiago. De Villamayor de Santiago, a finales de 1938 le mandaron dos meses a la escuela militar establecida en el convento de Los Jerónimos situado cerca de Murcia. En esta escuela, mandada por el



Albino Garrido (a la derecha, con la mano izquierda en el bolsillo) posa con otros compañeros en Francia en el año 1940.

comandante David de las Fuerzas Aéreas de la República, mi padre tuvo de profesor a un teniente de Aviación que se llamaba Benito Calderali. Recuerda a este teniente porque les decía que tenían que salir de la escuela mejor que los cadetes de la Academia de Toledo. A finalizar el curso regresó a Villamayor de Santiago y, tras una entrevista con el capitán de Aviación Martín que, según mi padre, era el responsable del Servicio de Investigación Militar (SIM) de la Primera Región Aérea, fue nombrado agente del SIM con el número AX18. Entonces le incorporaron al SRIM - Servicio de Reclutamiento e Instrucción Militar - situado en Ciudad Real (en aquella época la llamaban Ciudad Libre). De allí le mandaron al pueblo de Chillón y al VII Cuerpo de Ejército situado en Agudo. El jefe del SIM en Agudo era el capitán Turrión, quien le mandó a la 41ª División cuyo cuartel general se hallaba en Herrera del Duque. El jefe del SIM en la división era el teniente de Carabineros Salvador Moreno Costa, madrileño.

Al finalizar la guerra, mi padre se encontraba en la zona de Herrera del Duque formando parte de la 66 Brigada (41ª División) y el 28 de marzo de 1939 tuvieron que entregarse a los franquistas. El 14 de abril los llevaron al campo de concentración del pantano de Cíjara y de allí, el 1 de mayo, los internaron en el campo de Castuera. Mi padre ha tenido la suerte de poder volver este año a Castuera con motivo al segundo homenaje que se ha dado en esta ciudad a las víctimas del campo de concentración. En este campo permaneció hasta el 4 de enero del 1940. Esa noche se escapó con cinco compañeros. Andando, la mayor parte del tiempo de noche, pasando hambre y frío, teniendo que hacer frente a muchísimas dificultades, consiguieron llegar a la frontera francesa el 22 de



Isaac Casillas Vallín.

marzo de 1940, atravesándola por el paso Canfranc con cuatro de sus compañeros. A mi padre le internaron en el campo de Gurs donde conoció a los pilotos republicanos Antonio Briz Martínez, de Valencia, con quien mi padre ha tenido contacto durante muchos años, el madrileño Isaac Casillas Vallín, Ignacio Cabezón Martínez, Julio Lloveras Calvo, Luis Sirvent Cerrillo y el aragonés Laureano Sapiña Martín. En septiembre de 1940, mi padre fue trasladado del campo de Gurs al de Argelés sur Mer junto a varios pilotos y fue encuadrado en varias compañías de trabajadores en la zona de Nimes y Marsella bajo el control del gobierno de Vichy y realizaban trabajos muy penosos: peones agrícolas, cortando leña y extracción de carbón en las minas. Realizando el trabajo de leñador en Nimes, mi padre conoció a los hermanos Paniagua, de Valladolid, que habían sido oficiales en las tropas de tierra de Aviación. Después pasó el resto de la guerra en Francia, país en el que reside con su familia desde entonces.

LUIS GARRIDO (FRANCIA)

EL TIEMPO

El tiempo, que será el tiempo
que no se puede parar
lentamente, o muy deprisa
como lo suelen llevar
pero imparable, imposible
imposible de frenar.
Y llega la primavera
ADAR las tuvo es verdad
y veranos muy alegres
de viajes, de vacaciones,
de comidas y excursiones
de verdadera amistad,
venían de todo el mundo
a la comida de ADAR.
Ahora estamos en otoño
que como un gran vendaval
va sacudiendo las ramas
de ese árbol que es ADAR,
que va perdiendo sus hojas
que no se puede evitar.
El tiempo sigue imparable.....
¡Y EL INVIERNO LLEGARÁ!
¡AY! que pena que ese tiempo
no lo podamos parar
y seguir bajo ese árbol
que nos da felicidad.
El tiempo sigue corriendo,
caminando sin parar
acercándose al invierno...
¡Y EL INVIERNO LLEGARÁ!

Felicitas de las Heras (octubre 2006)

ANUNCIOS BIBLIOGRÁFICOS

ALAS ROJAS. SARIÑENA

Historia del campo de aviación de Sariñena. 204 páginas, 116 fotos.



Salvador Trallero Anoro (Sariñena)

A finales de julio de 1936, durante el avance de las columnas milicianas en Aragón, la Fuerza Aérea de la Aviación Republicana decide establecer un

aeródromo avanzado en las cercanías del frente: el campo de aviación de Sariñena. El día 1 de agosto de 1936, se eligió un terreno a unos cuatro kilómetros de la localidad donde comenzaron las labores de construcción del que llegaría a ser el campo de aviación mas importante del Frente de Aragón y base de la escuadrilla «Alas Rojas».

Este libro, que ha contado con la colaboración de ADAR, será presentado el próximo mes de noviembre en Madrid en una sede por determinar de la que se dará información anticipada en nuestras Delegaciones y en la página web.

LA GARRIGA ABRE EL PRIMER REFUGIO DE LA GUERRA CIVIL CONVERTIDO EN MUSEO

Más de 200 personas han participado en la primera visita guiada al refugio antiaéreo de la estación de La Garriga, el primer refugio construido durante la Guerra Civil en Cataluña que se convierte en un museo, lo que le sitúa como referente del patrimonio de la guerra. Según han informado fuentes municipales, con el estreno de este refugio museístico, enmarcado en los actos de conmemoración del 70 aniversario del estallido de la Guerra Civil, se culmina el proyecto de recuperación de la memoria histórica de La Garriga iniciado en 2004. Desde 2005, el Ayuntamiento ha ido recuperando el refugio antiaéreo de la estación y este año el taller de proyectos de la Universidad de Barcelona ha realizado el proyecto museográfico para convertir a este refugio en un referente cultural, patrimonial, turístico y educativo. El refugio, que se podrá visitar de forma regular a partir del próximo mes de septiembre, está situado detrás de la estación, su estado de conservación es bueno, tiene unos 110 metros de galerías excavadas en la roca, con el refuerzo de obra en algunos tramos, y se construyó durante el año 1938.

El refugio se ha limpiado completamente, se ha instalado iluminación y se ha consolidado el tramo de la entrada, que era la única parte más dañada. El proyecto museográfico incluye en la entrada un gran plafón con



información básica sobre el desarrollo de la guerra en La Garriga y sobre el refugio, además de incluir un visor con fotos de la época de la guerra en la población y otro plafón que indicará, a la manera usual durante la guerra, la entrada del refugio. En el interior se ha reproducido el sistema de iluminación original, con elementos de atrezzo y la reproducción de algunos carteles sin llenar de material el refugio para observar la estructura original.

En el interior también hay cuatro puntos de audio que se activarán con unos sensores al notar la presencia de los visitantes.

En estos audios se simulará un bombardeo, con una voz que informará sobre el desarrollo de la guerra en la población y el bombardeo del 29 de enero de 1939, se escuchará la charla de dos trabajadores del refugio mientras pican dentro de las galerías, la conversación entre un abuelo y su nieto que le pregunta cosas sobre la guerra en La Garriga.

Además se puede oír otra conversación entre dos soldados internacionales que hablan sobre la evolución del conflicto ya que poco antes del bombardeo sobre La Garriga se celebró un encuentro de internacionales en la población. Estas charlas sirven de excusa para introducir datos e informaciones sobre la situación en Cataluña y La Garriga durante la Guerra Civil.

DAVID ÍÑIGUEZ

MEMORIA HISTÓRICA

DE LOS AVIADORES DE LA REPÚBLICA

PREÁMBULO:

Rebobinaremos la película de aquel pasado para evocar acontecimientos históricos, en aras de transmitir a los descendientes la vida, el quehacer y posibilidades de los aviadores de la República, hechos que permanecieron ocultos en el lugar más recóndito del cerebro de cada cual de nosotros como si tratara de un disco duro electrónico. En cuyo caso, comprobamos que la democracia al eliminar la censura, la historia puede llegar a las generaciones venideras, con más aproximación a la estricta realidad. Como quiera que esta historia se refiere a los aviadores de la década de los años 30 del siglo pasado, consideramos acertado fijar el punto de referencia en aquella mañana del verano de 1936 que despertó a los jóvenes de entonces, hoy octogenarios, con una noticia o mejor diríamos con un notición esperpéntico de la sublevación de unos pocos militares destinados en el África español, noticia que se expandió con auténtica polvareda. Y ya en ese instante se vislumbro una posible guerra civil. En realidad fue cierto que unos militares se levantaron contra el Gobierno legítimo, y, en definitiva, frente al pueblo llano, con niños y mayores inocentes pero lo que más sorprendió de esa traición la que cometieron quienes considerábamos a cargo nuestra defensa; máxime con el antecedente de haber jurado la bandera, para ellos, algo tan sagrado como su honor, y su compromiso militar. Con este antecedente, el poder Ejecutivo, rápidamente se organizó un Ejército apoyándose en los militares profesionales y un voluntariado masivo de jóvenes que constituyeron una avanzadilla de valientes defensores de la libertad, aunque no faltaron unos desertores que ingresaron en la 5ª columna, nombre dado por el general Mola en los primeros meses de la Guerra Civil, para agrupar a todos los que lucharon contra el país, en la retaguardia estaban escondidos como ratas de alcantarilla, en todos los resquicios que encontraban en las zonas alejadas del frente. Al unísono el Gobierno reorganizó de manera independiente al Ejército

del Aire, y para el primer curso de pilotos los escogieron de las promociones de mecánicos de aeroplano. El entrenamiento lo realizaron en Alcalá de Henares. Después, al principio del cuarto trimestre de 1936, se anunciaron convocatorias para distintas especialidades, como pilotos, observadores, mecánicos, armeros, etc. etc., estudios y adiestramiento que realizaron en escuelas españolas, francesas, URSS; en esta última citada, se realizaron hasta 4 cursos de pilotos, y uno de observadores navegantes. Y de esta manera, después de cerca de mil días con sus correspondientes noches, finalizó la contienda entrando en un periodo ejercido por un poder fuera de las leyes constitutivas de un país.

Y ya entramos en las Memorias Históricas, que se insertaran en Internet en breve.

(Celestino Díaz Díaz)

SEMBLANZA

El pasado día seis de Septiembre 2006, llegó para el compañero y amigo Jaime Isern Viñas el impecable silencio del aviador, dejándonos para siempre solos con su inestimable recuerdo de nuestros «Natachas» y «Grummans» que volaron juntos en nuestra Generosa lucha por un igual.

Nuestro más sentido pésame para su estimada viuda Salud, hijos y demás familia.

Desde Palafrugell y todos los que te conocimos.

(Lluís Negra Escuder)



La Aviación en sellos de Correos



En mis tiempos de alumno en la escuela de mecánicos del Arma de Aviación, tenía un compañero llamado Gregorio que cumplía su servicio a la perfección. Mientras que todos nosotros tratábamos de aprovechar todo minuto libre para escapar del centro de formación profesional para ver la ciudad y sus muchachas, nuestro compañero Gregorio permanecía en la biblioteca ordenando su álbum de sellos de correos. Los demás alumnos se reían a menudo de esta ocupación de nuestro compañero, y cuando uno de los profesores nos preguntó acerca de cuál es la novia del alumno, todos respondimos al unísono «*El álbum de sellos de correo*». El profesor no sabía primero qué pensar de nuestra contestación, pues él había esperado otra respuesta más acorde dada la juventud. Después de una breve explicación todo quedó aclarado. a ruego de nuestras preguntas, nuestro amigo Gregorio nos explicó su álbum, con el lenguaje de un coleccionista apasionado.

Cuántas cosas se pueden contar en un pedacito de papel dentado acerca de países lejanos, de su historia y sus costumbres, de la belleza de su paisaje y de grandes estadistas, pensadores y libertadores. Entre los 200.000, o más sellos impresos hasta la fecha en toda la historia de los sellos postales. En ellos podemos ver finas cabezas de diosas que deben representar la paz, la libertad, la justicia y otras virtudes. Aquí vemos hermosas hijas del país en sus trajes regionales, y allí podemos pasar nuevamente revista a los Juegos Olímpicos y con sellos de diferentes países podemos formar toda la historia del nacimiento de la Aviación.

Un hermoso sello de color violeta oscuro, impreso en Grecia, nos muestra el símbolo del eterno sueño del vuelo: **Dédalo** prepara a su hijo **ICARO** para el vuelo. En una serie conmemorativa emitida en Grecia en el año 1935 y en la que se encuentran representados héroes griegos del mundo legendario, encontramos además de **ICARO** a **Phrixos** y **Helle** que pasaron volando sobre el *Helleponto* los actuales *Dardanelos*.

También otras naciones eternizaron la figura legendaria de **ICARO** en sellos de correo aéreo. Entre éstos se destaca especialmente un sello Húngaro que muestra al hombre volador sobre Budapest. **Leonardo de Vinci** no fue sólo uno de los pintores más famosos, sino también un investigador que dedicó gran interés al problema del vuelo. Italia ha dedicado series enteras de sellos a este gran hijo. En un sello de tono marrón, de 50 céntimos vemos el aparato aéreo dibujado hace más de 400 años por este gran maestro. En un sello francés vemos al primer hombre que se elevó verdaderamente en el aire, fue **Pilatre de Rossier** que se separó de la tierra el 21 de noviembre de 1783 en París, aterrizando después de un prolongado vuelo en su *Montgolfier* al sur de la capital francesa. **Rossier** fue también la primera víctima de los vuelos en globo. Con motivo de cumplirse el 150 aniversario del día de su muerte, en el año 1935, Francia emitió un sello conmemorativo. Este sello muestra la Catedral de Metz, ciudad natal del osado precursor de la aviación. Con motivo de cumplirse el 100 aniversario del nacimiento del **Conde Zeppelin** el 5 de julio de 1938, Alemania emitió varios sellos de correo aéreo, dedicados a sus dos héroes del aire más destacados. El sello verde oscuro de 2 marcos muestra a **Otto Lilienthal** padre de la aeronavegación más actualizada, que mediante sus osados vuelos de planeo realizados en los alrededores de Berlín entre los años 1891 y 1896, con aparatos más pesados que el aire señaló a la aviación su futuro desarrollo. En el sello podemos ver la cabeza de **Lilienthal** y el biplano con que encontró la muerte en agosto de 1896, en los montes *Rhinow*. El de 3 marcos de esta serie representa al Conde Zeppelin, que hasta su muerte, a una edad avanzada, fue entusiasta intrépido de la aeronavegación.

En diciembre de 1903, los hermanos **Wright** lograron realizar el primer vuelo con motor, 25 años más tarde, los Estados Unidos de Norte-América conmemoraron el acontecimiento histórico mediante la emisión de un sello de 2 centavos. Este sello es uno de los más usados en los EEUU, y su color carmín con el dibujo del aparato de los hermanos aviadores, es conocido en todo el mundo. El 25 de julio de 1909, el aviador francés **Luis Blériot** voló por primera vez con un avión de motor por encima del *Canal de la Mancha*, desde *Calais a Dover*. También este hecho memorable fue fijado, 25 años más tarde, en un sello postal. Los primeros sellos de correo aéreo de Alemania fueron emitidos en 1912. en aquel tiempo fueron realizados los primeros vuelos postales con aviones, mientras que ya en 1908 se transportaba correo en *Dirigibles*. Los sellos de color marrón-rojizo con la inscripción «*Primer correo aéreo del Rin*» tuvieron en un principio un valor de 10 *pfennig*, que es el



equivalente a 1 marco. Además este sello tiene una inscripción diagonal que dice «Perro amarillo». Este fue el nombre que se le dio al primer avión-correo de *Eule* porque tenía el revestimiento amarillo.

El primer vuelo postal realizado el 10 de junio de 1912, se realizó de Francfort a Darmstadt, Woks y Maguncia habiéndose transportado 203 Kilos de tarjetas postales. Desde ese primer vuelo postal, el tráfico de correo aéreo ha tomado un incremento que entonces no se hubiera soñado. Aviones y dirigibles volaron con envíos postales a través de Continentes y Océanos, poniendo en comunicación al mundo entero. Los inolvidables vuelos de los gigantes del aire «**Conde de Zeppelin**» y «**Hindenburg**» han sido puestos en muchos sellos de lejanos países.

El norteamericano **Lindbergh** fue el primero en cruzar el Atlántico en avión. Un sello alargado de 10 centavos de dólar muestra el avión llamado «*Espíritu de San Luis*» y un mapa con la ruta aérea Nueva York - París. En el año 1933, los vuelos del malogrado mariscal del aire **Italo Balbo** por el Atlántico meridional y septentrional, despertaron admiración en todo el mundo. A estos vuelos se dedicaron varios sellos de distinto valor, entre ellos merece especial interés uno que consta de tres partes. El primer sellos con un valor de 30 liras lleva el nombre del piloto, el sellos del centro lleva en su efigie al rey y tiene un valor 5,25 liras y el tercer sellos muestra a la diosa de la victoria sobre una cuadriga y una formación de grandes hidroaviones teniendo un valor de 19,75 liras.

También merece especial atención los vuelos polares de exploradores de distintas nacionalidades, rusos, alemanes y americanos, y los vuelos a la estratosfera del profesor suizo **Piccard**. Estas hazañas también han sido inmortalizadas en numerosos sellos. En España

también tenemos un internacionalizado el inventor del autogiro. Llamado Juan de la Cierva, emitiendo sellos de correos conmemorativos. Tampoco podemos olvidar el vuelo trasatlántico del hidroavión «**Plus-Ultra**» del cual se emitieron sellos de correos relacionados a tal evento. Para el pueblo húngaro será un recuerdo inolvidable al aparato, que lleva el lema «**Justicia para Hungría**» del cual se emitieron sellos de correos de distintos valores y efigies.

De esta forma, el pequeño trocito de papel del sello de correos se ha convertido en el símbolo de la unión entre los pueblos del mundo, transportados por aeronaves y dignas de admiración. También el sello del correo aéreo de campaña contará a generaciones futuras de la heroica lucha que se libra en el mundo por la libertad y la democracia.

(Antonio Bañón Rubio, Mecánico de la Gloriosa)

UN OBJETIVO «CASI» CUMPLIDO



La Fundación Infante de Orleans, en visita realizada a Alpine Fighter Collection de Nueva Zelanda en febrero de 2005, seleccionó uno de los Polikarpov I-16 que estaban disponibles para su venta.

El avión elegido, fue el último de los cinco reconstruidos en Rusia cuyos restos se encontraron en 1992 cerca del lago Kokkoyarvi en Karelia, este avión perteneció probablemente al 155 Escuadrón de Caza de la Marina del Norte y se accidentó entre 1941 y 1943.

Se encontraron en el lugar del accidente fragmentos centrales del fuselaje, el número de serie del motor M-62 (623358) y parte del empenaje de cola que fueron recuperados. Las marcas en el timón de dirección indicaban: Factoría 21, número de serie 34, No 1011 OTK 11/30, 2.6.1937.

Se puede pensar, a juzgar por los indicios, que es un avión del tipo 5 pero equipado con un motor M-62

como el último de los I-16, el tipo 24.

La compra de este avión ha sido posible, gracias al apoyo económico fruto de los acuerdos establecidos entre el ayuntamiento de Getafe y la FIO, así como el de todos aquellos donantes, que anónimos o conocidos, han contribuido con su aportación personal a este proyecto, por fin, conseguido.

El avión llegó a Cuatro Vientos el 24 de agosto de 2005, comenzándose los trabajos de montaje por personal de la FIO bajo la dirección de Ray Mulqueen, ingeniero jefe de la Alpine Figther Collection de Nueva Zelanda, el 5 de septiembre del mismo año.

Tras el montaje se iniciaron satisfactoriamente las pruebas de funcionamiento del motor Ash-62 de 1.000 caballos. Igualmente se comprobó el correcto ajuste del sistema manual de retracción del tren de aterrizaje, que precisa de 45 vueltas de manivela tanto para bajarlo como para plegarlo.

Ha sido pintado con los colores del avión que voló Jose María Bravo en 1938, cuando era segundo jefe del Grupo 21 de Cazas Mosca de las Fuerzas Aéreas de la República, con la matrícula CM-249 en color blanco, que indica que el aparato correspondía a un jefe de escuadrilla, así como el emblema con la ficha de dominó del seis doble en la deriva. El propio José María Bravo estuvo presente durante el montaje y pruebas del avión.

En la mañana del pasado 29 de abril se realizó el primer vuelo de prueba después del montaje en Cuatro Vientos. De esta manera, 70 años después de que lo hiciera por primera vez, el I-16 volvía a atronar con su motor el cielo de

Madrid, pilotado por Jurgis Kairis, uno de los mejores pilotos acrobáticos del mundo, probador y diseñador de los aviones acrobáticos Sukoi.

En este primer vuelo, se demostraron las espectaculares características del avión, primer caza recuperado para el Patrimonio Histórico Aeronáutico Español, por la Fundación Infante de Orleans.

En los días sucesivos, el Ejército del Aire presto su inestimable colaboración autorizando a la FIO el uso de la Base Aérea de Getafe, donde continuaron las pruebas realizando varias salidas, permitiendo de este modo la suelta de Carlos Valle, Presidente de la Fundación Infante de Orleans, que es el piloto designado por la institución para volar el I-16.

En la actualidad, el avión permanece hangarado en el Museo de la FIO en Cuatro Vientos, pendiente de resolver algunas «trabas burocráticas» que impiden su matriculación definitiva.

FIO / DAGA septiembre de 2006
Fotografía: Carlos Valle, José M^a Díaz,
Archivo FIO

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.

JUAN JOSÉ CASASOLA PARDO

(Aljaraque – Huelva)

30 – 04 – 06

MARTÍN AGUIRRE ROBISCO

(Madrid)

24 – 08 – 06

PEDRO CARRASCO DE CASTRO

(Premia de Mar)

2006

HERMINIO MIRÓ TENA

(Sitges – Barcelona)

27 - 07 – 06

JAIME ISERN VIÑAS

(Ripoll – Gerona)

06 – 09 - 06

APORTACIONES VOLUNTARIAS A ICARO 2006

109	Rubi	M. García Adelantado	50,00
110	Barcelona	Fco. García Martínez	20,00
111	S.J. de Mollet	J. Tremosa Arnauat	20,00
112	H. de Llobregat	A. Sánchez Martínez	20,00
113	Gerona	Fco. Pararols Mercader	20,00
114	H. de Llobregat	Dolores Veracruz	20,00
115	Llica de Amune	J. Cirujeda Esteve	20,00
116	Andorra	M. Llaquet Semente	40,00
117	Rubi	J. Centellas García	10,00
118	Barcelona	J. Viladomat Font	40,00
119	Barcelona	A. Ramírez Hernández	20,00
120	Barcelona	Julia Esteban Viera	20,00
121	Murcia	D. Cánovas Pérez	30,00
122	Valencia	Amparo Simón (Vda. de R. Izquierdo)	10,00
123	A. de Alba	M ^a Reyes Gómez Tebar	15,00
124	Alicante	P. Giménez López	20,00
125	Alicante	J.Fco. Gómez Martínez	20,00
126	Alicante	M. García Ferrer	20,00
127	Alicante	E. Marimón Alamo	20,00
128	Alicante	Carmen Marimón Llorca	20,00
129	Alicante	F. Marimón Llorca	20,00
130	Gerona	R. Vilar Serra	40,00
131	Parafrugell	LI. Negra Escuder	20,00
132	Lobosillo	B. Castejón Esparza	20,00
133	Valencia	María Bonet (Vda. de J. Alapont)	40,00
134	Tres Cantos	Juana Díaz (Vda. de Hdez. Chacón)	10,00

DAMOS LA BIENVENIDA A:

Miguel Sánchez-Mateos García (Alcazar de S. Juan)

Roberto Pando (Posada de Llanes - Asturias)

Víctor Luis Álvaro (Gijón – Asturias)

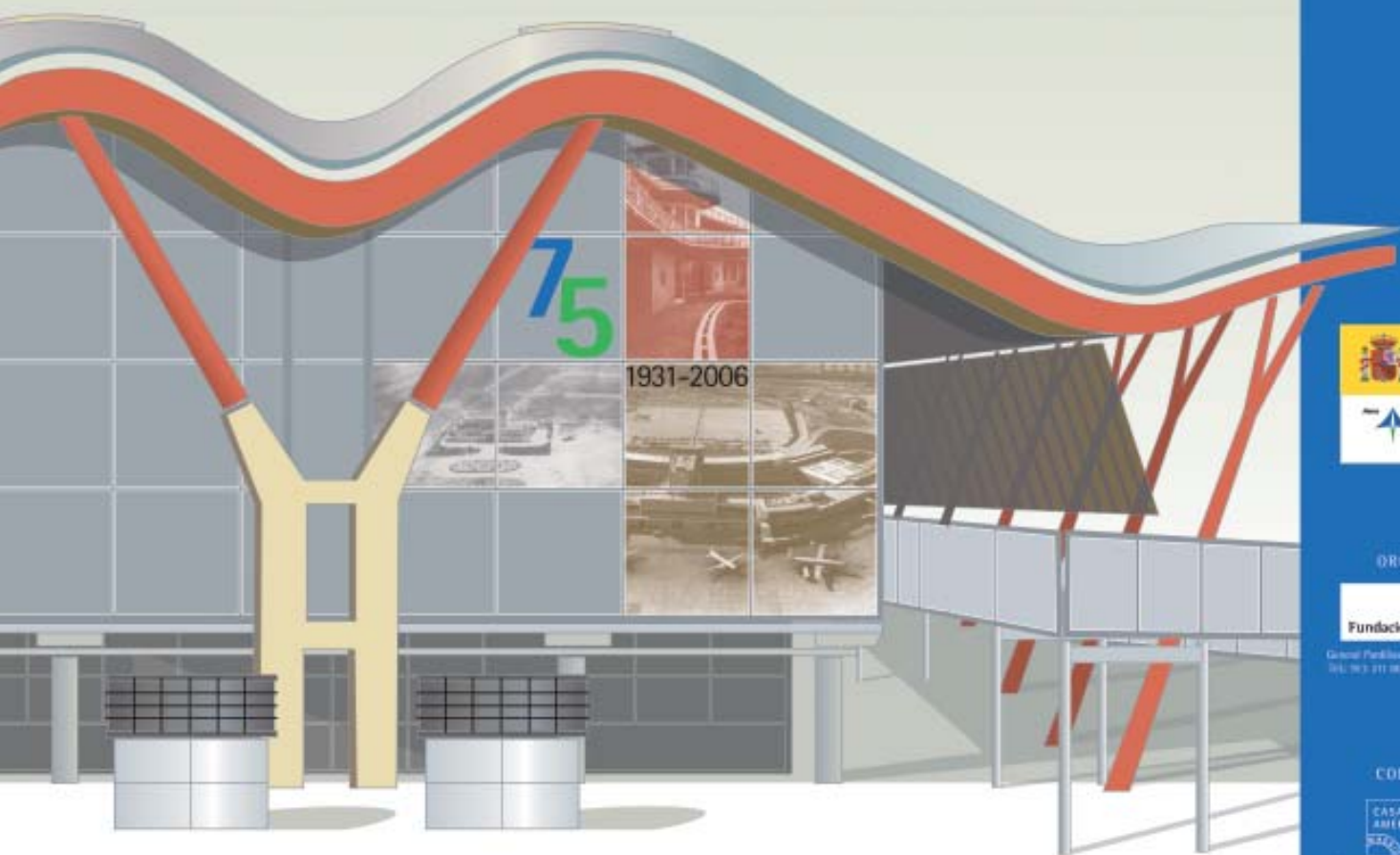
José Ramón Fernández González «El Chato»
(Moralzarzal - Madrid)



X Jornadas de Estudios Históricos Aeronáuticos

Madrid-Barajas, **75** años de historia

Madrid, 17, 18 y 19
de octubre de 2006



SEDE DE LAS JORNADAS: Salón Bolívar. Casa de América. Paseo de Recoletos, 2. Madrid