



# ICARO

BOL ETÍN INFORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN  
DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

NUEVA EPOCA Nº 94 - XI/2008 JULIO - Publicación trimestral



**XXXVI Comida de Confraternidad  
Aviadores de la República**

Benidorm, 24 de Mayo de 2008

## SUMARIO

Editorial .....	2
Charla Homenaje a Amancio Baltanás .....	2
Convocatoria .....	3
La Defensa Imposible.....	3
Villa de Palamós .....	4
75º Aniversario Vuelo Cuatro Vientos.....	4
Trofeo Bielsa-Lacorte.....	5
Aclaraciones «Un pasaje del libro «El Seis Doble» .....	6
La Defensa Imposible.....	7
Carlos Haya González .....	7
Aviadores de la República «La Legión» - II .....	8
Arean .....	10
Memoria Histórica de ADAR (III).....	11
Damos la bienvenida.....	11
4ª Edición del Homenaje a los Aviadores.....	12
Maqueta en vuelo del Polikarpov I-15 «Chato» .....	13
Aportaciones Voluntarias.....	14
In Memoriam .....	14
Poesía de F. de las Heras.....	15
Se fueron.....	15

## EQUIPO EDITORIAL

**Dirección:** Carlos Lázaro

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

**Corrección:** Gregorio Gutiérrez y Josefina Castañeda

**Diseño original:** Javier Marquerie.

Depósito Legal: M-5201-1995

**Tirada:** 600 ejemplares.

**Portada:** Familiares y asistentes al acto del descubrimiento de una placa conmemorativa en su casa natal. Nieto de Arean y el alcalde de Rodeiro, en el momento del acto.

**Contraportada:** Fudación AENA

*Esta publicación se financia exclusivamente con las cuotas y aportaciones voluntarias de los socios y simpatizantes de A.D.A.R.*

BOLETIN INFORMATIVO TRIMESTRAL DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA. Nº 93. Abril 2008

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

28015 Madrid

Tel./Fax: 91 593 91 68.

• **ADAR** no se hace responsable de las opiniones de sus colaboradores, siendo ellos los últimos responsables de éstas.

## EDITORIAL

### Estimados compañeros y compañeras

Creemos tener la seguridad de que se pueden afrontar las vacaciones veraniegas con la seguridad de que, en este primer semestre del año, hemos llevado a cabo una importante en beneficio de la Asociación de Aviadores de la República y la de la historia trazada por todos sus asociados.

En las próximas páginas del ICARO se podrá comprobar que en la última Asamblea celebrada en Benidorm se ha hecho públicos el resultado de una importante gestión para el traslado de la sede social de ADAR-Centro a la localidad de Getafe. El acuerdo alcanzado con la población madrileña no sólo ayudará a paliar los onerosos gastos que ocasiona el alquiler del actual local sino que también brinda a la Asociación la posibilidad de situarse en una localidad que va a acoger, en un futuro no muy lejano, las principales instituciones históricas y culturales de la aeronáutica española.

Por otro lado, en el informe de la Asamblea también se refleja la paciente labor que se estaba llevando a cabo por parte del Equipo de Archivo que, con la ayuda de todos vosotros y la subvención económica concedida por el Ministerio de Cultura, está creando un digno Archivo de las Fuerzas Aéreas de la República (sedes de Barcelona y Madrid) que, desde hace dos años, está recibiendo numerosas peticiones por parte de investigadores y documentalistas para la realización de trabajos sobre La Gloriosa. Dado que esta labor es minuciosa y paciente, no se pueden atender todas las peticiones como se quisiera, por lo que apelamos a vuestra comprensión y paciencia para exponer los resultados de este trabajo que, en el futuro, será indispensable para comprender la historia de todos los aviones que albergue el complejo museístico y cultural de Getafe.

Os deseamos a todos un merecido descanso estival y esperamos vuestra ayuda y sugerencias en septiembre.

La Directiva Nacional



# ACTA DE LA ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA

## 24 - MAYO 2008 - BENIDORM

### MESA PRESIDENCIAL:

Joaquín Calvo, Rosa Sanz, José Luis Figueroa, Vicente Gandía, Angel Sanz, Antonio Vilella, Amancio Baltanás y Gregorio Gutiérrez

Acta de la Asamblea General Ordinaria celebrada, el día 24 de mayo de 2.008, 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 treinta y siete los asistentes.

A continuación se pasa a leer el:

### ORDEN DEL DIA

- 1º.- Lectura y aprobación, si procede, del Acta de la Asamblea anterior.
- 2º.- Informe de la Directiva Nacional.
- 3º.- Informe Económico, Balance del año 2.007.
- 4º.- Exposición del convenio a presentar al alcalde de Getafe.
- 5º.- Preguntas y proposiciones.

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 doce meses.

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 14 de Mayo del año 2.007, que se aprueba por unanimidad.

A continuación Joaquín Calvo informa de los acontecimientos más destacados que se han producido desde la última Asamblea.

PUNTO 2º. – Informe de la Directiva Nacional.

Habla Joaquín Calvo: “Buenos días, damos la bienvenida a todos los que nos acompañáis en esta Asamblea..

Como en años anteriores, nos encontramos reunidos para acordar los asuntos que vamos a tratar en esta Asamblea Nacional.

Damos la bienvenida a los nuevos miembros que se han incorporado a esta Asociación cuya colaboración y nuevas ideas esperamos.

En la última Asamblea os informamos de que el Ministerio de Cultura nos había concedido una subvención de 6.000 €. y que nos ha permitido mejorar nuestros útiles de trabajo, con un ordenador, un escáner profesional, un armario archivador y se han digitalizado fotos y documentos, unos 1.500 aproximadamente..

También, y por mediación del Teniente General Don Gonzalo Ramos Jácome, se han digitalizado todos los Boletines publicados por la Asociación desde su existencia con distintos títulos y en distintos países. Este trabajo de digitalización, ha sido cortesía del Archivo General del Aire de Villaviciosa de Odón.

La Universidad Complutense solicitó nuestra asistencia y participación en una mesa redonda que tuvo lugar en El Escorial, donde se celebran los cursos de verano. A dicha mesa redonda asistí junto con Angel Giménez en representación de ADAR.

Asimismo, en noviembre fui invitado a la presentación de un libro sobre los aeródromos de Ciudad Real durante la Guerra Civil.

Llamó y posteriormente envió un fax y una carta Juan Mayor Bermúdez, cuyo padre fue brigada de carabineros. Dice que está preparando un “mitin homenaje aéreo a la aviación republicana”, en San Clemente, ya que allí estuvo una escuadra de bombarderos. Aclara que es presidente de un club de aviación en Francia y tiene preparadas unos veinte avionetas para dicho homenaje. Procedo a la lectura de la carta recibida:

En el mes de febrero, una representación de ADAR se entrevistó con el alcalde de Getafe, Pedro Castro,



y se tomaron los siguientes acuerdos: Depositar en el futuro Museo del Aire toda la documentación que posee la Asociación sobre la aviación republicana y que como contrapartida, nuestra sede oficial esté en el citado museo. Quiero subrayar la importancia de este hecho, pues supondrá una continuidad y un ahorro para nuestra economía, ya que el alquiler de la oficina de Madrid se lleva la mayor parte de nuestros ingresos.

Del 27 de Marzo al 4 de Mayo, en una de las salas de los Nuevos Ministerios de Madrid, se ha efectuado una exposición en recuerdo y homenaje a Virgilio Leret Ruiz, comandante de la base de Hidroaviones de El Atalayón (Melilla) en 1936. Allí le sorprendió la sublevación militar el 17 de Julio. Herido y ejecutado pocas horas después sin formación de juicio legal; fue la primera víctima de la guerra civil. Era militar, fue pionero en el diseño del motor a reacción. A la inauguración asistió una representación de ADAR, invitados por expreso deseo de la hija de Virgilio, Carlota Leret, ha prometido donar documentación de su padre, si por lo que creemos, nos integramos en el Museo de Getafe. Según palabras textuales de Carlota: El Museo de Getafe es mejor lugar para que se exponga permanentemente la documentación de su padre”.

Recuerdo que el nombre “ADAR” no debe ser utilizado nunca a título personal, es decir se usará únicamente para las gestiones, subvenciones, peticiones, etc., en beneficio íntegro de la Asociación. De no ser así, ADAR no se hará responsable de particularidades.

En el pasado año se han publicado tres números de nuestro boletín “ICARO”, uno menos de lo habitual. El motivo ha sido la falta de liquidez, pues cada vez son menos los donativos o aportaciones para cubrir los gastos que genera su publicación. Por esta razón, solicitamos y confiamos, una vez más, que la generosidad de los asociados nos permita publicar este año los cuatro números de ICARO de siempre.

Quisiera recordar el homenaje que organiza la Delegación Norte Balear, ante el monolito a los caídos en la Guerra Civil en la población de Gandesa, será el catorce de Junio próximo a las 12 horas, agradeciendo la presencia de todos los asociados que puedan asistir.

Por último, procedemos a leer dos comunicados recibidos;

Homenaje al Mayor Gumersindo Areán;

El pasado 7 de Enero, se celebró en la localidad de Rodeiro (Pontevedra), un homenaje al Mayor Gumersindo Areán, el que fue jefe del Grupo 21 y profesor acompañante de la primera de Kirovabad, junto a Cascón, Villímar, Giménez y González Montero, entre otros destinos.

Organizado por el Ayuntamiento de Rodeiro y la Asociación Memoria Aeronáutica de Galicia, el acto coincidente con el ciento diez aniversario del nacimiento de Areán consistió en la solemne inauguración de una placa conmemorativa en la casa natal de Areán, una exposición de documentos, fotos y maquetas y una conferencia a cargo del investigador Roberto Pando (socio de ADAR).

A raíz de esta actividad, que tuvo bastante repercusión en toda Galicia, el Ayuntamiento de Lalín, el de Rodeiro y Memoria Aeronáutica de Galicia acordaron;

- Dar nombre a una calle de Rodeiro, que pasará a llamarse “Avenida de Gumersindo Areán”
- Encargar la redacción de una biografía del aviador gallego.
- Celebrar una exposición mayor que la de enero.
- Organizar una parada aérea con la colaboración del Ejército del Aire.
- Realizar estos actos (presentación del libro, parada e inauguración de la calle).

Equipo de investigadores:

Las nuevas tecnologías aportan nuevas cosas a la asociación. Una muy importante, que ha surgido desde que tenemos página Web, es la comunicación, prácticamente a tiempo real, de los investigadores e historiadores que colaboran con la Asociación de manera desinteresada en las Delegaciones de Madrid y Barcelona. Este, podría llamarse equipo, lo componen viejos conocidos de la Asociación; Carlos Lázaro y Roberto Pando de la delegación Centro y David Gesalí, Isaac Montoya y David Iñiguez por la delegación Catalana. Esta agilidad y eficiencia en poder trabajar juntos ha permitido resolver más de un centenar de consultas por parte de familiares que buscaban datos de miembros de la Gloriosa de los que desconocían su historia, bien por vivir en el extranjero o por desconocer su suerte en la Guerra Civil, existen además unas 200 consultas diversas pendientes de resolver, ya que la carga de trabajo es enorme y no hay tiempo material. A ello hay que sumar una importante aportación de fondos para el archivo, gracias a esto ADAR



se ha convertido en una importante fuente de investigación a nivel internacional.

#### PUNTO 3º.- Informe Económico y Balance del año 2007

Como en años anteriores, en el ICARO nº 93 que se envió a primeros de abril, se incluye el Balance Económico o cuenta de resultados del año 2007, 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: 6.797,34 €. En concepto de ayudas al boletín ICARO ha sido de 4.771,00 €; los ingresos por intereses bancarios fueron 770,62 €; y otros ingresos han ascendido a 8.208,00 €. En total hemos tenido unos ingresos de 20.546,96 €

Los gastos totales fueron 23.789,59 €, por tanto en el ejercicio económico del año 2007, hemos tenido un déficit de 3.242,63 €.

Sometido a votación se aprueba por unanimidad.

#### PUNTO 4º.- Exposición del convenio a presentar al alcalde de Getafe.

Con el fin de formalizar el acuerdo de nuestra asociación en el futuro Museo del Aire de Getafe, comentado en el Informe de la Directiva Nacional del punto 2º. nuestra compañera Laura Lizaga está desarrollando un convenio con las cláusulas contractuales para la firma de ADAR, el Ayuntamiento y el Ministerio de Defensa.

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

Rosa Sanz lee un escrito de nuestro compañero Celestino Díaz dirigido a la Asamblea al no haber podido asistir;

*“Celestino Díaz, asistente virtual a esta Asamblea a la que razones de fuerza mayor le impiden cumplir con el compromiso estatutario, por tal motivo, pretendo que este escrito me acredite el derecho al voto que será favorable a los acuerdos aprobados por mayoría.*

*A su vez ruego tengáis a bien hacer constar en acta mi sincero agradecimiento a los asociados, Roberto, en primer lugar y a todos los que colaboraron para conseguir insertar esa página Web en Internet con resultados muy satisfactorios.*

*Igualmente, sugiero con toda humildad la conveniencia de colgar otra página Web en el mismo buscador Google u otro que consideréis más oportuno, con el fin exclusivo de captar nuevos asociados en aras de propiciar la continuidad de la Asociación, y así poder equilibrar el déficit entre gastos e ingresos producidos a consecuencia de las bajas que, por ley de vida, se van produciendo.*

*No soy llorón, pero al redactar esta nota me resbalan las lágrimas al no poder asistir a este acto tan solemne. SALUDOS – (Celestino)”*

Antonio Vilella toma la palabra y trasmite un saludo afectuoso de Simón Fiestas y Francisco Viñals que no han podido asistir. También recuerda el acto que se celebrará el próximo día 14 de Junio en Gandesa, mencionado en el Informe de la Directiva, siendo el 70 aniversario de la batalla del Ebro, refiriendo diversos hechos emotivos de la misma y solicitando la asistencia de los componentes de ADAR que puedan asistir. Asimismo solicita más generosidad en las aportaciones voluntarias para la publicación del boletín ICARO.

El presidente, Joaquín Calvo, expone la decisión tomada ayer en la Directiva Nacional de incrementar las cuotas de asociados para el próximo año y se aprueba por unanimidad en fijarlas en 90 € para los asociados y 50 € para las asociadas, la cual es aprobada por unanimidad.

También indica que ante el gran número de boletines ICARO que descargan de nuestra página Web, estudiar la posibilidad de cobrar 0,50 € por descarga con el fin de financiar sus publicaciones futuras.

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





# areán (II)

Roberto continúa su relato, puntuado por las impagables anécdotas de Ángel. Al cabo, nos despedimos con un abrazo, profundamente emocionados. El hombre que creíamos conocer comienza a revelar facetas insospechadas

Mis padres tienen que volver a México, pero mi pareja y yo acudimos a Rodeiro el cinco de enero, que amanece nublado y frío, con las piedras de la casa natal bañadas por el orballo. En la esquina, una placa conmemorativa permanece cubierta por la bandera de Galicia.

Un poco después de las 12:00 se inicia el homenaje, ante un grupo de familiares y vecinos, incluyendo a los alcaldes de Rodeiro y Lalín. La prensa local está presente. La banda municipal toca algunas melodías tradicionales. Acto seguido, Emiliano García toma la palabra para dar paso a Roberto, que hace una breve semblanza de la vida de Gumersindo Areán.

Roberto comienza expresando su sorpresa de que Areán no sea más conocido, sobre todo en Galicia y en su pueblo natal. Lo califica como uno de los cinco grandes aviadores gallegos, un hombre que se hizo a sí mismo a través de una carrera militar cuyas oportunidades supo aprovechar.

Insiste Roberto, como lo había hecho ya en Madrid, sobre lo importantes que eran tanto estos ascensos iniciales, recomendados por sus jefes, como las diversas condecoraciones que obtuvo, que daban testimonio de su valor en diversas acciones de la guerra de Marruecos. Areán pasó a ser ametrallador, y fue esta asignación, junto con sus méritos, lo que le abrió las puertas de la aviación, a la que se incorporó precisamente como observador-ametrallador.

Poco después partiría a Madrid para hacer el curso de piloto, al que se presentó voluntario. Destinado en Cuatro Vientos, coincidió ahí con los grandes de la aviación española: Lóriga, Gallarza, Barberán y Collar, Ramón Franco. Por aquel entonces la aviación pasaba por su mejor momento, la época dorada de los raids, del Cuatro Vientos, de la Escuadrilla Elcano, del Plus Ultra. Areán se incorpora, como piloto militar, al servicio postal. Son los mejores años, en un Madrid que le encanta, en un oficio que adora. El arma de aviación, por su novedad, atraía a hombres emprendedores, valerosos y progresistas, que no arrastraban la pesada carga de las tradiciones que lastraba a otras armas.

La sublevación le sorprende en Cuatro Vientos. Sin dudar, permanece leal al juramento que ha hecho de servir a la República. Ese día su destino, como el de tantos otros, quedará sellado para siempre.

Se distingue en diversas acciones, llegando a ser derribado en el frente de Madrid. Son los tiempos en los que la superioridad de los aparatos alemanes hace estragos en la heroica aviación republicana.

Gumersindo era, nos dice Roberto, no sólo un gran piloto (como testimonia el hecho de, siendo bombardero, haber sobrevivido hasta el final de la guerra) sino un hombre de muchísimo carisma, un líder nato, una persona buena que siempre se preocupó por sus hombres.

Es uno de los cinco pilotos, junto con Cascón y su amigo Giménez, que acompaña a la expedición a Rusia de los aviadores republicanos, donde éstos se entrenarán en los nuevos aviones que la URSS pondrá a disposición de la República.

Mediada la guerra es destinado a Barcelona, donde se le nombra jefe del Grupo 72, que aglutinaba a todos los aviones de transporte. Por entonces ya tiene el grado de mayor. Toda la familia se traslada ahí, de donde su mujer y sus tres hijos partirán hacia Orán, donde vive la cuñada de Areán, cuando la guerra se da por perdida. Areán es internado en el campo de concentración de Argelès-sur-Mer, pero reclamado por su cuñada, es trasladado primero a un campo cercano a Orán y luego liberado.

En Orán se gana la vida como pueden: Amalia cose, Gúmer fabrica jabón de sebo, los niños hacen cubitos de sopa Maggi, deshuesan dátiles y le compran el tabaco a los presos de una cárcel cercana. Después de un fallido intento para ingresar en la Royal Air Force británica para combatir contra Hitler, Areán se decide finalmente a coger uno de los últimos barcos a México, el Nyasa.

México recibe a los exiliados con los brazos abiertos, pero Gumersindo no logra convalidar su licencia de piloto; así se despide, definitivamente, de su gran pasión. Con esfuerzo, haciendo todo tipo de trabajos, finalmente logra una posición relativamente desahogada y le da una educación universitaria a sus hijos.

Sufre calladamente la cruel decepción del 45, cuando se aleja definitivamente la esperanza de que Franco sea depuesto por los aliados, y paso a paso, día a día, reconstruye su vida, de espaldas a esa España que ha perdido para siempre.

Pero ha encontrado otra causa: ayudar a sus compañeros aviadores. Junto con su buen amigo Tourné, se interesa por la suerte de los que han quedado en Es-



pañá, viviendo los años de plomo del vengativo franquismo. Los “mexicanos”, como les llaman, envían dinero a España, dinero que, como en el caso de Giménez, que había tenido un accidente, a veces es rechazado, con enorme dignidad, por los beneficiarios. “No me seas quijote”, le reclama afectuosamente Areán a Giménez. En una ocasión logran reunir cien dólares, mucho dinero para México, pero muchísimo más para España. Y así, esa asociación de pilotos mantendrá unidos a los viejos camaradas, Tourné, López Garro, Molina, Moldes, Salvoch, y será el germen del que nazca la actual ADAR.

Nunca volvió. No quiso hacerlo. Sentía que no había hecho nada malo, y que no tenía que darle explicaciones a nadie. Pero esa amargura que traslucen sus cartas a Giménez no le abandonó nunca.

Roberto termina de hablar, y me toca a mí, acompañado del alcalde de Rodeiro, Manuel Salgado, desvelar la sencilla placa, al compás de Os Pinos:

“Nesta casa naceu Gumersindo Areán Rodríguez, aviador militar heroico. 1898- México1973. O concello de Rodeiro na súa memoria. 5-1-2008.”

Pido a las dos sobrinas de Gumersindo que se unan a nosotros, y

poco a poco toda la familia hace guardia a la vera de la placa. Muy conmovidos, agradecemos al Concello, a Emiliano y a Roberto su esfuerzo para preservar la memoria de mi abuelo.

El homenaje continúa con una conferencia en el auditorio de Rodeiro, en la que Emiliano y Xerardo Rodríguez, otro de los directivos de Memoria Aeronáutica de Galiza hacen una semblanza de la aeronáutica gallega y hablan de los planes para preservar la memoria histórica, y el destacado papel que Areán debería tener en ella. Comenta Emiliano que el dossier sobre Areán estará listo para las fiestas de Rodeiro, habla de abrir un museo y flota la idea de poner su nombre a una calle. El alcalde recoge el guante y anuncia que Gumersindo Areán tendrá una calle en Rodeiro.

Finalmente, Roberto vuelve a tomar la palabra para ahondar en diversos aspectos de la vida de Gumersindo y de la época que le tocó vivir. Para ejemplificar su madera de hombre bueno y solidario, cierra su intervención con la lectura de pasajes selectos de las conmovedoras cartas a Isidoro.

El día termina con una pequeña exposición donde se pueden observar diversos documentos, testimonios fotográficos y carteles relacionados

con la aviación republicana y con la vida de Areán, además de algunos modelos a escala de diversos aviones.

Esta singladura termina aquí, pero el viaje sigue. ¡Me faltan tantas cosas por saber! Y habrá que dejarlas por escrito, para que Gumersindo Areán ocupe el sitio que le pertenece entre los héroes que defendieron a la República.

Roberto lo resumió así: Gumersindo callaba sobre su destacada trayectoria militar, pero no porque se avergonzara de ella. Todo lo contrario. Pero no quería transmitir ni amargura ni nostalgia a sus hijos. Quiso que crecieran en su nuevo país, con nuevas oportunidades, libres de todo odio. Y a fe que lo logró.

Ahora creo entender mucho mejor a ese hombre que había estado ahí siempre, que simulaba robarte la nariz y un buen día decidió enseñarte al jugar dominó... y que ahora está más vivo que nunca en mi memoria. Era mi abuelo.

Luis Arean  
(nieto de Gumersindo Arean)

#### FE DE ERRATAS:

Tanto este artículo como el anterior de Arean, fue escrito por Luis Arean, nieto de Gumersindo

SE RECUERDA A LOS ASOCIADOS QUE EL HORARIO DE VERANO ES:

**JULIO DE 9'30 A 13 HORAS**

**1ª QUINCENA DE SEPTIEMBRE DE 9'30 A 13 HORAS**

Mes de Agosto se cierra por vacaciones, por lo que no se deberá enviar correspondencia.

**¡¡IMPORTANTE!**

**TODA LA CORRESPONDENCIA, COMUNICADOS, GIROS, ETC. SE TIENEN QUE ENVIAR AL APARTADO DE CORREOS:**

**ADAR.. Apdo. de Correos, 10.177 - 28080 MADRID (España)**

No la mandeis a la dirección social, pues nos la quitan del buzón y los giros y certificados no se recogerán.



# AVIADORES de la REPÚBLICA en «LA LEGIÓN» (III)



Por Gregorio Gutiérrez «Guti»

*El periodo de instrucción de reclutas fue muy duro, pues el motivo principal era inculcar el “espíritu legionario”, que consistía en un lavado de cerebro constante, teniendo como tema principal el patriotismo, sacrificio y la muerte. El mayor honor de un legionario era morir en el combate... etc.*

*La preparación física era extenuante; se trataba de “endurecer” al personal con ejercicios y trabajos excesivos, pero la alimentación no era mala sino poco abundante.*

*Antes de dar comienzo a todas estas actividades se nos hizo la primera recomendación: ¿Veis aquel armario que hay allí enfrente? Bien, pues ahora vais pasando uno a uno y vais colgando los cojones.*

*Cuando hayáis cumplido el compromiso, estéis donde estéis destinados, tendréis que volver aquí, a recoger la licencia. Cuando ya la tengáis en el bolsillo, no antes, podréis recuperar vuestros atributos y, a partir de entonces, estaréis en disposición de hacer lo que os salga de “allí mismo”.*

*Metafóricamente hablando, desde ese momento estábamos “descojonados”.*

*(convinciente)*

**20 de diciembre de 1941.** Sobre las 12'30, llegamos al acuartelamiento de Tauima. Un sargento nos condujo al cuartel. Se trataba de una nave diáfana, en la primera planta de un edificio, a la cual se accedía por una escalera, sin barandilla, de no más de un metro de ancha. Nos asignaron el lugar que debíamos ocupar cada uno para dormir; una colchoneta de paja de esparto, en el suelo y una manta. También recibimos el resto del equipo militar, más el plato, cuchara..etc. etc.... , y el macuto donde meter todas las pertenencias.

Poco después, el corneta tocaba **fajina**, lo cual significaba que era la hora de tomar el rancho.

Por la tarde, nos dieron unos impresos, con el texto del “Credo Legionario” para que nos lo aprendiésemos de memoria. Consistía en una serie de mandamientos (unos ocho o diez, que en estos momentos no recuerdo). Uno de ellos decía más o menos así: “A la voz de ¡a mí la legión! El Legionario acudirá inmediatamente y, **con razón o sin ella**, defenderá a su compañero”.

Además del Credo Legionario, también teníamos que aprender la letra del “himno de La Legión” y de “El novio de la muerte”. En días sucesivos aprendimos también la música y nos lo hacían cantar infinidad de veces.

Después nos dieron tiempo libre, que aprovechamos para comprar algunas cosas que necesitábamos, como utensilios para afeitarse, papel y sobres para escribir a la familia, tabaco... etc. También estuvimos dando un primer vistazo a los lugares de ocio, cantina... etc.

Este primer día, como no conocíamos a nadie, íbamos los cinco juntos, curioseando todo, pero después cada uno iba “a su aire”. No hacía falta salir del acuartelamiento para pasar el tiempo libre. El té moruno con hierbabuena fue todo un descubrimiento.

**21 de diciembre de 1941.** Era domingo, día de descanso. Toque de diana y desayuno una hora después de lo habitual. A continuación misa de campaña en la explanada y después tiempo libre. Se podía salir del acuartelamiento, pero, a nosotros, nos lo desaconsejaron, de momento, pues acarrearba cierto riesgo, de lo cual seríamos informados más adelante.

Estuvimos escribiendo a la familia y por la tarde nos dedicamos a conocer detalladamente el acuartelamiento. Teníamos dinero, ya que habíamos cobrado la “prima de enganche” (300 pesetas).

Este dinero teníamos que dosificarlo y llevarlo siempre pegado al cuerpo, pues al menor descuido te lo birlaban. Había que ser discreto a la hora de pagar y hacerlo con moneda suelta, pues como éramos novatos estábamos en el punto de mira de los “depredadores”. Nos gustaba el té moruno y era frecuente que se acercara alguien que te daba consejos y quería que le invitaras. El noventa por ciento de los legionarios fumaba “grifa” (marihuana) pues no estaba prohibido; (tampoco en la península). Nosotros fumábamos





tabaco, que lo había y era bastante bueno.

Como es lógico suponer, también estuvimos en el burdel, para conocer a las “prostitutas”, pero esto es otra historia.

**22 de diciembre** (y sucesivos). Primer día de trabajo: al oír el toque de “diana” nos levantamos y empezamos a vestirnos. No habían transcurrido más de cuatro minutos cuando se presentó el cabo con una fusta y comenzó a repartir “leña” a diestro y siniestro ¡Arriba gandules que ya teníais que estar abajo!. Al día siguiente, más de lo mismo; entonces nos vestíamos debajo de la manta para, en menos de tres minutos estar en el patio, en “formación”.

En días sucesivos, el cabo cambió de táctica; se colocaba en la estrecha puerta que daba a la escalera y allí, indiscriminadamente “atizaba al ganado”.

Todavía no comprendo qué se pretendía con aquella actitud, pues era lo más parecido al trato que recibían los esclavos. Todos los días, al toque de diana, se repetía la misma “función”.

Para no recibir golpes, adoptamos otra táctica: mientras el cabo se entretenía repartiendo “leña”, nosotros aprendimos a descolgarnos por las ventanas, (flexionando bien las piernas, para evitar lesiones) ya que estaban a cuatro metros de altura.

Una mañana, estando en formación, para realizar unos ejercicios, se le ocurrió al cabo hacer una “gracia”: ¡Mi sargento! ¡Este es un tiparraco! (dirigiéndose a un recluta que estaba a su lado). El sargento se acercó a él y le dijo: ¿Tu eres un tiparraco? ¡No, mi sargento yo no soy un tiparraco! ¿Que nóoo?. ¡sal de la fila!. Recibió un par de “mamporros” en ambas mejillas que le hizo tambalearse.

Después, a la hora del rancho, me acerqué a él y le dije: mira, te ha tocado a ti, podría haber sido a cualquiera de nosotros, espero que no se te ocurra ninguna “tontería”.

Se daban algunos casos, (entre los que recibían este trato) de desertiones y suicidios. Éste pobre muchacho se quedó con el apodo de “tiparraco”.

Los desertores siempre eran capturados y recibían el castigo mas cruel que se puede imaginar, de ahí que era preferible suicidarse.

Las fiestas navideñas y año nuevo atenuaron algo el ritmo de trabajo. También la comida mejoró y disponíamos de mayor tiempo libre para salir del acuartelamiento. Decidimos ir a Nador, pues ya estábamos al corriente de cómo podíamos hacerlo. Teníamos que ir armados, con un machete al cinto, y siempre en grupo, de tres o más; nunca ir uno solo, porque se exponía a ser secuestrado por algún grupo de moros. Lo retenían en una “cabila” dos o tres días, sin darle de comer y, entonces, lo llevaban al acuartelamiento diciendo que era un desertor. Por éste servicio los moros recibían una recompensa de cien pesetas.

Nador estaba a más de una hora de camino, sobre un terreno semi desértico. La ciudad estaba muy animada, había mucha gente y el zoco era interesantísimo. A mí me impresionó porque era la primera vez que veía un “zoco” moruno. Aquí se traficaba toda clase de droga y en cantidad, pues se vendía libremente como si fueran lechugas o zanahorias. Era muy numerosa la presencia de militares, del cuerpo de regulares y legionarios. Para evitar disturbios había patrullas de Policía Militar, tanto de la Legión como de Regulares.

Existían locales donde se podían tomar té moruno y también bebidas alcohólicas.

En un chiringuito nos tomamos unos bocadillos y pinchos morunos, con su respectivo té con hierbabuena. Como ya llevábamos casi quince días, teníamos otros amigos legionarios que también estaban en Nador, por lo cual, el regreso lo hicimos en un grupo más numeroso.

Así día tras día, iba transcurriendo el tiempo y se notaba que nuestra “preparación” iba destacando de los demás reclutas. En la cantina invitamos al cabo a nuestra mesa en varias ocasiones. Conseguimos que no repartiera “leña” por las mañanas, por lo cual ya no teníamos que saltar por las ventanas.

Juan Martín Simón, había trabajado en una empresa electromecánica. Le ofrecieron quedarse de encargado en la subcentral eléctrica y aceptó la oferta. Tenía que dormir allí, (en el mismo edificio) en una pequeña habitación con una buena cama (con sábanas y todo). También tenía un pequeño taller, para realizar trabajos. ¡Estaba encantado! y allí pasó los tres años. Hasta el veinte de diciembre de 1944.

A primeros del mes de enero de 1942, la preparación física se hizo más intensiva, parecía que íbamos a participar en la Olimpiada. En cambio el trato que recibíamos se había suavizado notablemente. El cabo dejó de usar la fusta por las mañanas y pudimos bajar **por la escalera** para la formación. El grupo lo formábamos unos treinta reclutas.

A últimos de enero, ya se hablaba que pronto íbamos a ser destinados.

Efectivamente, la mitad iría a la 1ª Bandera, del Tercio Gran Capitán, que estaba en Jimena de la Frontera (Cádiz). Tuvimos suerte porque los “aviadores” estábamos incluidos en ese grupo (también el “tiparraco”)

(continuará)

# MALRAUX, POLIFACÉTICO, ESCRITOR Y AVIADOR DE LA REPÚBLICA



Nada más iniciarse el memorable conflicto de nuestra guerra civil 1936-39, Malraux fue de los primeros en reconocer el derecho del pueblo español a defender la democracia, obtenida en unas elecciones recientes. Inició una campaña de simpatía y recaudación de fondos para la compra de armamento y en ese sentido adquirió unos aviones de bombardeo tipo Potez 54 y creó la escuadrilla “España”. Con la misma rapidez, León Blum firmó un pacto que declaraba fuera de la ley todos los cargamentos de armas que cruzaran la frontera. No obstante, Malraux actuó como jefe de escuadrilla en un buen número de servicios, aunque lo hizo en calidad de ametrallador bombardero. Además realizó una película titulada “ESPOIR” (Sierra de Teruel) como también escribió una novela con el mismo título “La Esperanza”. Además de lo dicho, durante la II guerra mundial consiguió el título de piloto, como le confirma el descubrir sus restos mortales en el mar, en un monoplaza que pilotaba quien se aficionó a volar en nuestra guerra. Se le identificó gracias a una sortija recuerdo de su segunda mujer.

También consta en los relatos históricos que se citan que reclutó a aviadores extranjeros a quienes prometió una asignación de 375 dólares semanales y una bonificación por cada aparato derribado. Entre los aviadores más destacados de la escuadrilla “España”, hubo dos norteamericanos HAROLD DAHL (“WHITE” DAHL) y FRANK G. TINKER que, posteriormente, destacarían tripulando el Chato I-15 con García Lacalle. Otros pilotos fueron desestimados en las pruebas de entrenamiento en Los Alcázares.

(Celestino Díaz Diaz)



## RECORDANDO A MANUEL PELEGRÍN GARCÍA

Manuel Pelegrín García nació el 7 de septiembre de 1916 en Murcia, y murió en esta misma ciudad el 1 de abril de 2008, a los 91 años de edad.

Ingresó en las Fuerzas Armadas al servicio de la II República durante la guerra civil española, el 12 de abril de 1938, como Cabo Armero Especialista del Arma de Aviación.

Tras varios años de servicio tuvo la suerte de ser uno de los que pudieron regresar de la guerra para encontrarse con la persona que le esperaba, la que iba

a convertirse en su adorada e inseparable esposa durante más de 60 años de matrimonio.

La vida en común no fue fácil, aunque no diferente a la de otros muchos de la época. Tuvieron que sacar adelante, con innumerables dificultades económicas, a 5 hijos en plena posguerra. Pero lo consiguieron, y al final obtuvieron su recompensa. Gracias a la inestimable y eficiente gestión de la asociación ADAR, en 1989, le fue reconocido lo que le pertenecía, el cargo de militar profesional retirado con grado de Capitán desde el 12-4-1965.

Esta nueva circunstancia le permitió vivir la última etapa de su vida con la satisfacción de poder ser generoso con los suyos. ¡Cómo disfrutaba cada navidad! haciendo un buen regalo a cada uno de sus 5 hijos y 10 nietos que hoy viven orgullosos de él.

Pero, sin duda alguna, su mayor acto heroico lo logró como padre. Transmitió a sus hijos, entre otras muchas cosas buenas, dos enseñanzas fundamentales para caminar por la vida con paso firme: una, que hay que defender la propias ideas siempre respetando las de los demás, y otra, que las personas siguen vivas tras la muerte mientras permanecen en el recuerdo de los seres que le quieren. Los que le recordamos nos encargaremos de que siga vivo, le transmitiremos su bonito recuerdo a su primer bisnieto que nació 8 días después de su muerte, y así alargaremos su permanencia entre nosotros.



# SIN EMBARGO, REGRESARON

A pesar de los graves desperfectos ocasionados por los impactos, los aviones no fueron abatidos.

Muchas veces sucedió en nuestra aguerrida lucha contra el enemigo, defendiendo la legalidad constitucional de nuestra patria, en aquellos años del 36 al 39, que aviones españoles en su lucha diaria recibían en combate gran número de impactos, y a veces seriamente averiados, lograban regresar a sus bases gracias a la pericia de sus inteligentes y valerosos pilotos. Esto es una demostración evidente de la magnífica calidad de construcción de la que gozaban aquellos aviones militares. De la misma forma hay que resaltar también el valor, conocimiento y pericia de las tripulaciones, pues la preparación de éstas era profunda y de una gran calidad. No debemos olvidar que, aparte de la resistencia física, serenidad y habilidad en el manejo de los mandos, hace falta una gran energía y tenacidad, para mantener un avión en el aire, en condiciones tan difíciles de vuelo como, por ejemplo, un destrozado timón de profundidad o unos alerones.

Vamos a añorar por unos momentos tiempos pasados, recordando ciertas vicisitudes de algunos de nuestros aviones en actos de guerra, y con circunstancias meteorológicas altamente peligrosas.

En esta misión de guerra el avión del que estamos hablando, hacía tiempo que había pasado sobre el frente, en donde los soldados metidos en sus trincheras de protección fijaban su vista en la oscuridad de la noche, observando atentamente

si el enemigo se descubría para actuar en cualquier momento. Los potentes motores, con sus cientos de HP, transportaban al avión a mucha distancia de su base, cuando de improviso subía del llano una espesa y negra capa de nubes, que hizo titubear un momento al piloto, Desde hacía breves minutos, venía observando en el horizonte lejano el continuo centelleo de los relámpagos. Las potentes energías de la atmósfera llameaban de vez en cuando a través de la noche como enormes fanales que con su luz querían prevenir que el vuelo no se prolongara más de lo debido.

El piloto, desde la cabina del avión, meditaba en aquella oscura noche tener que cumplir con una dura misión. Conocía ya por experiencia estas formidables tormentas de verano. Se desarrollan tan rápidamente y con tanta vehemencia que impresionan infundiendo asombro y miedo. Después de un bochorno asfixiante y de desasosiego, que apesadumbra tanto al hombre como a los animales, se desencadena sobre la tierra en forma inusitada. Pasan por encima de ciudades, pueblos, ríos y montañas, sacuden a los árboles que se quiebran a su paso, hasta que la potencia del temporal se convierte en una gran lluvia que todo lo inunda.

Quizá, el teniente que pilotaba el avión se preguntara a sí mismo, si debía traspasar el frente tempestuoso. Tenía la posibilidad de evitar la tormenta volando hacía su izquierda, o ganando altura, pero se decidió por una tercera opción: desviarse hacia el sur.

Una vez fuera de la gran tor-

menta, el piloto orienta su avión hacia el objetivo deseado. Desde atrás sopla un fuerte viento que hace que el avión derrape hacia una meta no deseada,; el piloto corrige y el avión sigue su ruta. El objetivo debe de estar cercano, pero aún no lo han localizado ni el piloto ni el observador pues, según el informe de aviones de reconocimiento, debería encontrarse por estas tierras onduladas. ¿Habría presentado la caravana enemiga el peligro que se acercaba, y ha huido? Por ahora nadie lo sabe, y todo parece indicar que no podremos arrojar nuestras bombas sobre el objetivo marcado. Volaba el avión sobre tierra enemiga, cuando el observador del aparato le indica al piloto la presencia del enemigo. El piloto descubre por el través de estribor a dos cazas biplanos Fiat CR-32, los llamados "CHIRRI" procedentes de las islas Baleares. El avión volaba a bastante altura, y a 200 o 300 metros sobre ellos manobran los dos cazas adversarios. "solo nos faltaba esto" opina el teniente Gregorio Hernández piloto del avión. Al parecer, los Fiat aún no se han decidido a atacar; a bastante distancia vuelan en continuas curvas, como examinando la forma más efectiva del ataque, buscando el ángulo indefenso del aparato. En esos momentos, toda la tripulación se dijo: "Pues, acercaos y veremos que es lo que podemos hacer por vosotros" De pronto uno de los Fiat se prepara para el ataque, inmediatamente la tripulación de nuestro aparato inicia su defensa. El avión franquista no esperaba tanto fuego, y con una hábil maniobra gana altura y desaparece. Momentos



más tarde, insiste el otro Fiat, el ametrallador de nuestro avión lo tiene sólo a 50 metros de distancia, apunta con tranquilidad disparando tres ráfagas de fuego bien colocado dando en pleno blanco, el avión desaparece dejando una estela de fuego en su caída a tierra.

Por fin se divisa la caravana, compuesta por varios camiones de gran tonelaje, con una protección digna de tener en cuenta. A bastante distancia se ven dos cazas que a todo gas se dirigen hacia nosotros; el ametrallador mira fijamente al vacío y descubre a los cazas. “Como tantas veces, también en esta ocasión le acompaña la suerte“ Los descubre a su derecha, y le grita a su piloto: “Gregorio, para abajo, para abajo, a tu derecha”.. Éste se da cuenta rápidamente de la situación, describe una curva hacia abajo y se pega a la cola del avión adversario. “Qué suerte tenemos, éste ya no se nos escapa”. (Es un caza de características desconocidas que llega con la sana intención de evitar que las bombas que porta el avión caigan sobre la caravana). El observador del avión sonríe al comprobar que el adversario lo tenía a “huevo”, sin dudar un

solo momento dispara con su habitual maestría; sus dos gemelas lanzan dos ráfagas y el avión adversario inicia la caída de su destrucción y muerte. La tripulación sigue con la vista el descenso de la antorcha hacia el vacío, la cual antes de llegar al suelo estalla, y los restos del aparato caen como una lluvia sobre el suelo.

Se inicia el bombardeo. Los antiaéreos defienden la caravana con verdadero ahínco y potente fuego cruzado, la concentración de la tripulación es máxima durante el ataque; sobre los cristales de la cabina pasan como guirnaldas las nubecitas de los proyectiles antiaéreos. Por fin, el observador lanza las bombas, las cuales se desprenden del fuselaje a gran velocidad y van dirigidas con tal precisión que su impacto en el blanco es totalmente efectivo. Gran número de camiones de la caravana son destruidos y el resto queda en fuga desordenada.

Comienza el vuelo de regreso. Observador y piloto dan por terminada la misión al iniciar ruta de vuelta a casa, pero son sorprendidos por cazas enemigos, los cuales se lanzan como flechas hacia el avión. En déci-

mas de segundo el piloto reacciona (quizás por instinto) con una maniobra digna del mayor elogio; no obstante, salimos castigados con perforaciones en varias partes del aparato que, de momento, parecen superficiales pero que rápidamente acusa el aparato con vibraciones, resistencia en mando, un motor perdiendo potencia, pérdida de velocidad marcada constantemente por el anemómetro, los termómetros suben sus temperaturas y el altímetro acusa descenso. En esta ocasión el piloto hizo todo cuanto pudo, su experiencia y serenidad dio su fruto; haciendo verdaderas filigranas con razonamientos prácticos, llevó al avión a su base de partida. El piloto había realizado un trabajo perfecto. Revisado el avión, se pudieron comprobar en él 18 impactos, a pesar de los cuales nuestro formidable avión polimotor nos llevó sanos y salvos a casa a través de centenares de kilómetros de vuelo sobre terreno enemigo.

El éxito ya está dejado atrás y el pensamiento de la tripulación ya se dirige hacia nuevos objetivos.

Antonio Bañón Rubio.  
Mecánico de la Gloriosa (Albacete)

## DAMOS LA BIENVENIDA A

**IGNACIO ANTONIO  
ESPINOSA LIZAGA**

(Getafe)

-nieto de Antonio Lizaga-

**JAVIER OLIVERA  
DÍAZ DE ESPADA**

(Vitoria)

**RAMÓN  
MUÑOZ MARTÍNEZ**

(Alicante)

**RAMÓN  
MARTÍNEZ VIDAL**

(Valencia)

-Hijo de R. Mtnez. Quinza-



## EXPOSICIÓN SOBRE VIRGILIO LERET, PIONERO DEL MOTOR A REACCIÓN (1902-1936)



El pasado mes de marzo fuimos invitados por nuestra socia y colaboradora Carlota Leret O' Neill a la inauguración de la exposición dedicada a la figura de su padre, el aviador Virgilio Leret, Comandante de la Base de Hidros de El Atalayón (Melilla) que defendió en los primeros días de la sublevación militar de julio de 1936. Leret se

mantuvo fiel al gobierno de la República y, herido en los combates por la defensa de la base, fue ejecutado sin juicio ni garantía legal.

Esta exposición fue inaugurada por la Ministra de Fomento Dña. Magdalena Álvarez y a continuación la nutrida asistencia pudo contemplar las vistosas vitrinas que dispuso el comisario de la muestra, D. Enrique Caballero. En la sala habilitada en los Nuevos Ministerios se pudo apreciar una completa muestra de la aviación de los años 20 y 30 representada por numerosas fotografías, maquetas uniformes y,

como es lógico, recuerdos correspondientes a Virgilio Leret y su familia. Un lugar preferente lo ocupaba su proyecto “non nato” de Mototurbocompresor, genuino motor a reacción, verdadero precedente para la época y que ya figuraba en los anales de la aviación junto a otros pioneros de este campo como el británico Frank Whittle y el alemán Hans von O' Hain.

Carlota Leret dispensó una grata acogida a sus compañeros de ADAR pero algunos de nosotros volvimos a visitar la exposición días más tarde dado el enorme interés que atesoraban las piezas y fotos exhibidas.

C. LÁZARO



*Base de hidroaviones de “El Atalayón, Melilla*

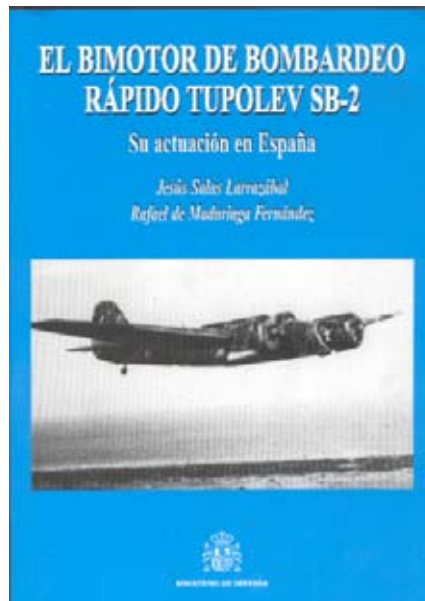


## APORTACIONES VOLUNTARIAS AL BOLETÍN «ICARO» AÑO 2008

Francia	Renee Moreau (mujer de Angel Sanz Bocos)	100,00
Madrid	Isabel Igea Gainza	30,00
Murcia	A. Baltanás Franco	20,00
Móstoles	P. Salén Vaquero	70,00
Rubí	J. Centellas García	10,00
Madrid	Rosa Hernández (Vda. de Bascuas)	20,00
Madrid	E. Hernández Arriero	40,00
Murcia	E. Sánchez Mínguez	10,00
Madrid	Dolores Pérez (Vda. de Márquez)	20,00
Elche	Miguel P. Miralles Moreno	40,00
Madrid	Emilia Antoranz	10,00
Venezuela	E. Greciano Miguel	100,00
Valencia	M. Silvestre Montesinos	20,00
Madrid	A. Del Peso Díaz	20,00
Alsasua	Carmen Goicoechea	60,00
Venezuela	Carlota Leret O'Oneill	40,00
Madrid	Gregoria Sánchez Prieto	30,00
Valencia	M. Trigo Gómez	20,00
Francia	A. Calvo Velasco	20,00
Tres Cantos	Juana Díaz Mora	20,00
Valladolid	Urbano de Prada Macía	40,00
Madrid	Josefina Castañeda Gallego	20,00
Madrid	Antonia Matarredona	40,00
Valencia	V. Gandía Muñoz	20,00
Torrevieja	J. Adelantado García	20,00
Benidorm	J. García Lloret	20,00
Madrid	Felicitas de las Heras	20,00
Madrid	J.L. Figueroa de las Heras	20,00
Alicante	J. Fco Gómez Martínez	40,00
Valencia	M. Chasan Tamarit	50,00
Francia	Annita Santos	50,00
Madrid	Ana de Frutos	20,00
Francia	Angel Sanz Bocos	200,00
Barcelona	A. Vilella Valles	200,00
Madrid	A. Giménez Gómez	50,00
Benidorm	J. García Lloret	50,00
Madrid	G. Gutierrez García	100,00
Madrid	Rosa Sanz Miguel	50,00
Madrid	Josefina Castañeda Gallego	20,00
Valencia	V. Gandía Muñoz	50,00
Madrid	J. Calvo Diago	100,00
Barcelona	Roser Guinovart Monell	50,00
Madrid	M <sup>a</sup> Carmen Martín	50,00
Barcelona	Aurelia Jover Andueza	20,00
Granada	Braulia Ramos (fotos archivo)	50,00
Madrid	D. Oñoro Escolar	20,00
Valencia	Maria Bonet (Vda. J. Alapont)	40,00
Madrid	Rafael Díaz (4 n <sup>o</sup> Icaros)	20,00
Barcelona	A. Sole Miguel	10,00
Barcelona	J. Viladomat Font	20,00
Barcelona	A. Ramírez Hernández	20,00
Barcelona	J. Esteban Viera	10,00
Rubí	M. García Adelantado	20,00
Hospitalet	Dolores Veracruz Ros	20,00
Valls	S. Altemir Altemir	60,00
Murcia	A. Baltanás Franco	50,00
Valencia	Margarita Jara (Vda. de Candel)	60,00
Valencia	Nina Remenko	10,00
Lorca	J. Ruiz Martínez	12,00

## HEMOS LEÍDO

Por Simón Fiestas



Jesús Salas Larrazábal y Rafael de Madariaga Fernández

El bimotor de bombardero rápido Tupolev SB-2. Su actuación en España Ministerio de Defensa. Madrid, 2007. Jesús Salas Larrazábal  
Caza rusa en España según su "Diario de Operaciones" Ministerio de Defensa. Madrid, 2008.

El Ministerio de Defensa ha editado dos libros muy interesantes sobre la guerra aérea en España. El primero de ellos, cuya primera parte fue publicada hace años pero no tuvo continuación, se centra en la actuación de los Grupos 12 y 24 equipados con Tupolev SB-2 y constituye una obra necesaria ya que no había ningún monográfico dedicado a este aparato y sus aviadores. En la elaboración de este libro los autores han empleado los testimonios y recuerdos de varios asociados de ADAR.

El segundo libro parte del "Diario de la Escuadra de Caza" del que Andrés García Lacalle mandó una copia a Salas en los años 70. Este investigador ha podido completar su estudio merced a la publicación del libro "En el cielo de España" del investigador ruso S. Abrosov (del que no hay traducción española) y aporta una interesante visión de la actuación de las escuadrillas de caza republicanas que volaron con el los Polikarpov I-15 e I-16. Ambas publicaciones se pueden adquirir en la librería del Ministerio de Defensa y tiendas especializadas.

Daniel Kunzi  
(Realizador)  
C'Etait mon reve. Ernst Schacht, un pilote suisse avec les aviateurs soviétiques de la guerre d'Espagne (DVD con subtítulos en francés)



Interesante DVD dedicado a la trayectoria aeronáutica del aviador suizo Ernst Schacht que vino a España con el contingente aeronáutico soviético. Incluye testimonios e imágenes relacionadas con la participación de los voluntarios soviéticos.

Se puede adquirir en:  
cazarabet@telefonica.net

Manuel González Álvarez El aeródromo de León y la Revolución de Asturias de 1934  
Diputación de León. Instituto Leonés de Cultura. León 2008.



Estudio monográfico dedicado a una de las facetas más desconocidas de la historia aeronáutica de preguerra: la participación de la Aviación Militar en la represión de la huelga asturiana de octubre de 1934. Este Doctor en Historia leonés expone cronológicamente los hechos en los que se vieron involucrados las escuadrillas que tuvieron como base de operaciones el aeródromo de Virgen del Camino de León y aporta nuevos puntos de vista documentales que permiten comprender mejor este trascendental hecho de la historia de España.



# NO PUEDE

No pude ir a la comida  
y de verdad que lo siento,  
y me acordé con morriña  
pues en muchos, muchos años  
no he faltado un solo día.  
Allí sueles ver amigos,  
a los que ves ese día  
y ya “hasta el año que viene”  
suele ser la despedida,  
si la salud te acompaña  
y si tienes energía.  
Y cuando falta un amigo  
que no le has visto ese día,  
preguntas y te interesas,  
y la respuesta es la misma,  
que esta enfermo que “no puede”  
es la palabra maldita.  
Que lejos quedan los días  
cuando el autobús llegaba  
hasta el punto de partida,  
icuantos besos y saludos,  
cuanta risa, cuanta vida!,  
era un viaje muy alegre,  
cuantas caras conocidas.  
Ahora la cosa es distinta,  
de autobús nada de nada,

pues llenarse no podría,  
llegará el año que viene  
y paso a paso ese día,  
y habrá muchos que no vayan,  
y esa palabra “no puede”,  
esa palabra maldita  
se volverá a repetir  
aunque no quieras oírla.  
Pero la vida es así,  
es imposible cambiarla,  
es como un tren de mercancías  
que solo pasa una vez,  
que también tiene alegrías,  
que hay que cogerse con fuerza  
lo que te quede de vida.  
Y que ese año que viene  
podamos ir ese día  
y esa palabra maldita,  
no suene en nuestros oídos,  
no nos quite la alegría  
de volvernos a encontrar  
al coger el mercancías.

*Felicitas de las Heras  
(Junio 2008)*

## 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.*

<i>Miguel García Gimeno,</i>	<i>(Burjasot- Valencia)</i>	<i>22-1-06</i>
<i>Manuel Pelegrín García</i>	<i>(Los Garres-Murcia)</i>	<i>01-4-08</i>
<i>José Creus Capdevila</i>		<i>25-2-07</i>
<i>Pedro Vilches Moreno</i>	<i>(Madrid)</i>	<i>7-3-08</i>
<i>Ramón Martínez Quinza</i>	<i>(Valencia)</i>	<i>26-4-08</i>
<i>Guillermína de Vries Niepoth</i>	<i>(Valencia)</i>	
<i>Esposa de Vicente Gandia</i>		<i>15-3-08</i>
<i>Rafael Estrela Llopis</i>	<i>(Valencia)</i>	<i>22-5-08</i>
<i>Julián Juzgado Marcos</i>	<i>(Madrid)</i>	<i>7-6-08</i>
<i>Angel Custodio Aroca Espinosa</i>	<i>(Sevilla)</i>	<i>5-6-08</i>



# UN SIGLO DE LA INDUSTRIA **AERONÁUTICA ESPAÑOLA**

Colección de  
Maquetas  
Aeronáuticas

Fundación Aena  
2008

Aeropuerto de  
Bilbao

29 de mayo - 29 de julio

Asturias

30 de julio - 30 de septiembre

Logroño

1 de octubre - 27 de noviembre



Fundación  Aena

Aeropuertos de  
Bilbao  
Asturias  
Logroño