ICARO

BOLETÍN INFORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

NUEVA ÉPOCA Nº 113 -ABRIL 2014 - PUBLICACIÓN CUATRIMESTRAL

A.D.A.R.

ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

SUMARIO

- Editorial. 2
- Asamblea General ADAR 2014 3
- 75 Años del viaje del Stanbrook 4
- Episodio y secuela de una guerra incivil 5
- La última resistencia..... 8
- Se fueron..... 9
  In memoriam. José Ibañez Criado 10
- Publicación del libro:
  "Un Quijote con alas rojas" 12
- Los Katis en 1936..... 13
- La aviación republicana en la revista
  "6 Flores" 16
- Relación de Donativos "Icaro" 19
- Contraportada: AENA.
  Exposiciones Aena 20

EQUIPO EDITORIAL

Dirección: Directiva Nacional
Consejo de redacción: Directiva Nacional
Corrección: Gregorio Gutiérrez y Josefina Castañeda
Diseño original Javier Marquerie.
Depósito Legal: M-5201-1995
Tirada: 350 ejemplares.
Portada: Carátula "CD Colección boletines ADAR"
Contraportada: Fundación Aena

Esta publicación se financia con las cuotas y aportaciones voluntarias de los socios y simpatizantes de A.D.A.R., junto a la aportación por publicidad de AENA.

BOLETIN INFORMATIVO TRIMESTRAL DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA. Nº 113. Abril 2014
Apartado de Correos: 20.166
28080 Madrid - Tel.: 91 593 91 68
www.adar.es
secretaria@adar.es

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

EDITORIAL

Queridos compañeros y compañeras:

En el presente número de ÍCARO encontraréis cumplida información sobre la conmemoración del 75 aniversario de la salida del Stanbrook del puerto de Alicante el 28 de marzo de 1939. Un artículo de Laura Gassó, hija de Antonio Gassó, uno de nuestros pilotos que logró embarcar, y una reseña de Carmen Marimón sobre los actos nos pondrán al día sobre este hecho.
El número incluye aportaciones de Carlos Lázaro, -que nos trae el testimonio del piloto Miguel Galindo Saura-; Gregorio Gutiérrez –que habla sobre sus vivencias con el recientemente fallecido piloto Ibáñez--; y Otelo Fuentes, que elabora dos trabajos. Uno sobre el aeródromo de Seseña y otro que es la primera parte de una investigación sobre los Katiuskas. Esperamos que os interesen porque siguen descubriéndonos la historia de nuestra aviación y nuestros aviadores y reivindicando con ello su memoria.

Como ya imagináis, incluimos la convocatoria para la Asamblea General 2014. Este año volvemos a realizarla en el sitio que ha sido nuestra casa durante años: el Hotel MELIÁ de Benidorm, Alicante. Será el sábado 31 de mayo y para vuestra mayor comodidad, tenéis también todos los datos para la reserva del hotel y de la comida de confraternidad.

Queridos compañeros y compañeras, 2013 fue el año en el que ADAR se propuso poner las bases para encarar el futuro con seguridad y 2014 quiere ser el que consolide los proyectos que hagan a nuestra asociación aún más visible, y aún más reconocida por quienes quieran saber qué fue La Gloriosa y cuál es el legado vital e histórico que ha dejado. Pero para ello os necesitamos a todos; por eso os animamos calurosamente a que vengáis a la Asamblea, escuchéis las propuestas, deis nuevas ideas, hagáis sugerencias y, así, os sintáis plenamente partícipes del destino de ADAR.

¡¡Os esperamos en Benidorm!!

La Directiva Nacional

ASAMBLEA GENERAL ADAR
2014

Queridos compañeros y compañeras:

Conforme dispone el artículo 19 de nuestros Estatutos, os convoco a la XXXVII Asamblea General Ordinaria, que se celebrará el próximo sábado 31 de mayo de 2014 a las 11'00 horas, en única convocatoria, en los Salones del Hotel Meliá de Benidorm, sito en la Avda. de Severo Ochoa núm. 1, Benidorm (Alicante), con el siguiente

ORDEN DEL DÍA:

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

2º.- Informe de la Directiva Nacional.

3º.- Informe Económico y balance del año 2013.

4º.-Modificación de los Estatutos de ADAR.

5º.- Propuesta sobre el legado documental de ADAR.

6º.- Ruegos, preguntas y propuestas.

Esperamos vuestra asistencia
Un saludo cordial

José Luis Figueroa
Secretario

El Director del Salón Internacional del Cómic de Barcelona, ha invitado a ADAR a participar en este evento, con un stand gratuito, la Feria se celebrará en la Feria de Barcelona del 15 al 18 de Mayo. Durante estos días, será visitado por más de 100.000 personas. Este Salón será una plataforma de promoción de nuestra asociación.

75 AÑOS DEL VIAJE DEL STANBROOK

Laura Gassó

A las 11 de la noche de un 28 de marzo de hace 75 años, con las luces apagadas para evitar los bombardeos de la aviación fascista, escorado y navegando por debajo de la línea de flotación por la sobrecarga, un viejo carbonero inglés, el Stanbrook, al mando del Capitán Dickson partía del puerto de Alicante llevando hacía el exilio a miles de personas. El 1 de abril de 1939 Franco declaraba la derrota del "ejército rojo", el fin de la guerra y con ello el comienzo del nuevo régimen, una sangrienta dictadura bajo su mando y la ideología del nacional-catolicismo, que habría de durar casi 40 años.

En los últimos días de marzo de 1939 miles de personas -militares republicanos y civiles comprometidos, en muchos casos junto a sus familias- se desplazaron desde las últimas zonas republicanas del centro y del sur de la Península hasta los puertos mediterráneos para intentar embarcarse en los buques que el gobierno republicano había contratado para la evacuación de todos aquellos que temieran ser represaliados por el nuevo régimen, la dictadura militar.

Entre los miles de evacuados también hubo aviadores. Mi padre fue uno de ellos. El 28 de marzo de 1939 a las once de la noche, cuando ya era imposible que nadie más subiera al barco, zarpó desde el Puerto de Alicante el Stanbrook comandado por el capitán Dickson, que logró así salvar a miles de personas, entre 2.600 y 3.000, las cifras no han sido determinadas con exactitud. Pero fueron muchos, muchísimos, teniendo en cuenta la capacidad real del barco. Zarparon diversas embarcaciones de diferentes puertos valencianos, alicantinos y murcianos, pero el Stanbrook fue el de mayor tamaño. El capitán Dickson fue valiente y solidario. Se arriesgó en un viaje incierto y muy peligroso. Con valor y pericia logró llevar el buque hasta Orán. Los pasajeros y sus descendientes siempre le estaremos profundamente agradecidos. Él y su mítico carguero fueron hundidos por los fascistas unos meses más tarde, en plena guerra mundial. Tiempos duros, que no debemos olvidar para que jamás puedan repetirse.

Gracias al trabajo de investigadores como Juan Bautista Vilar y otros conocemos una relación de pasajeros del Stanbrook. Sabemos que al menos diecisiete aviadores lograron embarcar en él:

José Abargues Mas
Enrique Bach Caseras
Ricardo Bellido Sarabia
Fernando Buenaño Aguilera
José García Villalba
Antonio Gassó Fuentes
Belarmino (o Bernardino) Gómez Agra
Antonio Guerrero Redondo
Tomás Moreno Anta
Tomás Moreno Barrios
José Oliver Amorós
Blas Paredes Sarabia
Miguel Paz Giménez
Francisco Ríos Fernández
Juan Risques Casado
Manuel Roldán Roldán
Eugenio Urtasa Lamas

Después del Stanbrook ya no pudo entrar en el puerto de Alicante ningún otro barco para seguir evacuando a republicanos. Desgraciadamente las fuerzas fascistas por mar cerraron la bocana del puerto y por tierra impidieron la salida del puerto, de manera que allí quedaron miles atrapados, que fueron llevados a prisiones y campos de concentración en condiciones infrahumanas. La crueldad del vencedor no tuvo límites. Fusilamientos, cárcel, destierros, trabajos forzados, servicio militar interminable, humillaciones, miseria, hambre. La represión interior fue intensa, despiadada y larga, muy larga.

Los evacuados, en el Stanbrook y otros buques y barcazas, también fueron recluidos en campos. Éstos en el Norte de África. En los primeros momentos campos de internamiento y más tarde de trabajos forzados y de castigo. Su régimen fue endureciéndose conforme la Alemania nazi iba avanzando en Europa. También sufrieron muchas penalidades, humillaciones, castigos injustos, crueles, sádicos. Y hambre, frío, sed, calor, enfermedades, el desierto implacable, la muerte ...

Para recordarles y honrarles se celebrarán una serie de actos conmemorativos. Invito a visitar y adherirse al siguiente blog:

www.operaciostanbrook.org

En el blog se encuentra información sobre las actividades programadas. Entre otras, y si es posible, la repetición del viaje Alicante-Orán. Seamos muchos. Reivindiquemos su memoria.

EPISODIO Y SECUELA DE UNA GUERRA INCIVIL *(resumen)*

Miguel Galindo Saura (*)

"Nadie es tan insensato que prefiera la guerra a la paz. En tiempos de paz, los hijos entierran a sus padres y en tiempos de guerra los padres entierran a sus hijos" (cita de Herodoto).

Durante los primeros días del mes de agosto del año de desgracia de 1937, las provincias norteñas de Santander y Asturias (y no completas) aún permanecían bajo el control del gobierno de la República Española. La gran bolsa que constituía el llamado FRENTE DEL NORTE había quedado así de reducida, después de la pérdida de Bilbao en el País Vasco, acaecida el 19 del pasado junio. Las tropas sublevadas del general Franco, más el contingente extranjero que le ayudaba, se disponían a lanzar su última y definitiva ofensiva sobre el enclave gubernamental, que daría comienzo el día 14 de dicho mes.

Implicado en aquella calamidad de guerra, que no había deseado ni ayudado a provocar, me encontraba yo, con 21 años, cargado de ilusión y con la esperanza puesta en alcanzar un porvenir en una profesión que me gustaba. Cuando estalló la contienda, en julio de 1936, había formalizado ya mi entrada en el primer período bienal, encontrándome destinado en la Escuela de Combate y Bombardeo Aéreos de Los Alcázares, que permaneció leal al gobierno de la República. Por entonces, yo era cabo especialista, alcanzando los grados de sargento y teniente en octubre de 1936 y agosto de 1937, respectivamente.

Durante las primeras semanas de la guerra, se me ordenó realizar algunos servicios como ametrallador-bombardero (había hecho el curso correspondiente) en los frentes andaluces. En abril de 1937 obtengo el BREVET en L'ECOLE DE PILOTAGE HENRIOT, de Francia, haciendo seguidamente la transformación para aviones militares en la Escuela Militar de Santiago de la Ribera (Murcia), donde alcanzo el titulo de Piloto Militar de Aeroplanos y la especialidad en aviones de caza. A finales de junio, y tras pasar brevemente por el Frente de Madrid, me destinan al Frente del Norte. Al poco tiempo, recibo orden de traslado a Santander, donde paso en vuelo directo, como piloto de caza, formando parte (con el número 28) de una escuadrilla de aviones I-15 (de origen soviético), los popularmente conocidos como "Chatos'.

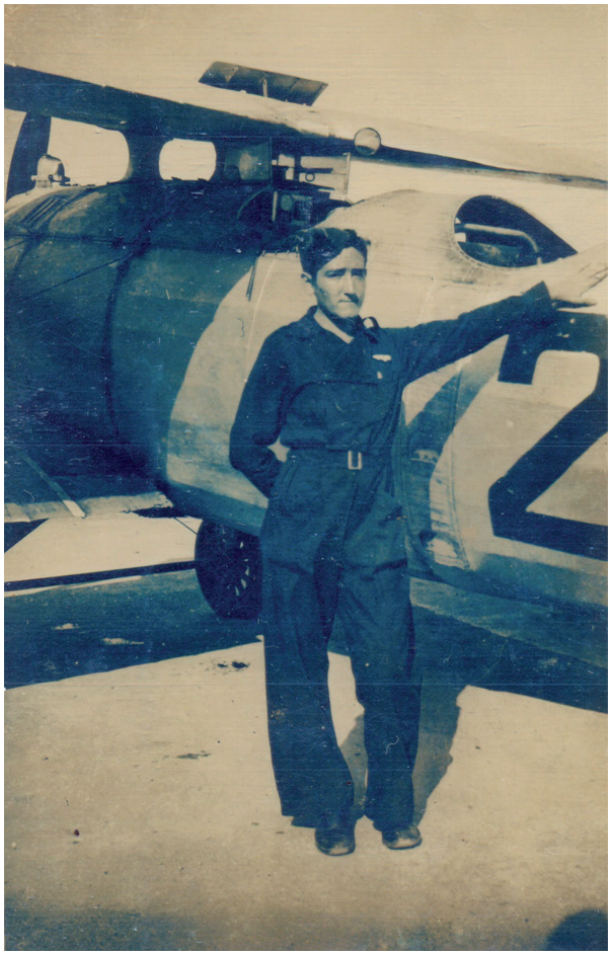
La base de operaciones estaba ubicada en las in-

mediaciones de Santa María de Cayón. El jefe de escuadrilla era el teniente Leopoldo Morquillas y de segundo jefe estaba Juan Comas, quien se marcharía al mes siguiente y sería sucedido por Jaime Buyé, nombrándome jefe de patrulla.

Andaba por su mitad el mes de agosto, cuando el teniente Morquillas era trasladado a la zona Centro. El Mando tenía que nombrar al que lo había de suceder al frente de la escuadrilla, y fue cuando el comandante Puparelli me ofreció cubrir el puesto vacante. Se me concedió el empleo de teniente interino, hasta que lo fuese en efectivo, en virtud de una petición de ascenso que existía ya en curso, para mí y otros compañeros. Estos ascensos aparecieron en el D.O, nº 228 del 22-09-37 (con antigüedad 21 de agosto), por este orden: Miguel Galindo, Juan Comas, Rodríguez Panadero, Miguel Zambudio y Ladislao Duarte.

La situación militar en el Frente Norte por aquellas fechas, desde el lado gubernamental era desesperada. El 22 de agosto, el general Gámir convocó a consejo a todos los jefes militares con el objetivo de defender la plaza de Santander. Ese mismo día una columna motorizada italiana, se decía la componían los Flechas Negras, avanzaba sobre Santander. Salgo con mi escuadrilla y cuando me encontraba en plena acción, noté que un resplandor rojinegro seguido de explosión se producía junto a la cola de mi avión. Pensé que la muerte venía a mi encuentro. Momentos antes del inevitable choque contra los árboles, corté contactos (para evitar el posible incendio) y ya

Septiembre, 1936.- Como Ametrallador-Bombardero, en el frente de Andalucía, junto a un grupo de compañeros en Guadix (Granada).-



no supe más... Ignoro cuánto tiempo permanecí inconsciente. Cuando despertaba percibí un grupo de soldados que resultaron ser italianos. El que parecía llevar la iniciativa se plantó frente a mí, apuntándome con una pistola, al tiempo que gritaba "¡Un aviatore rosso, un aviatore rosso!". Me condujeron a Villarcayo (Burgos) donde había una base aérea y en cuya enfermería militar procedieron a practicarme las primeras curas.

Pocos días después de mi derribo, corrió pareja experiencia mi inmediato sucesor, Miguel Zambudio. Posteriormente Ladislao Duarte ocupó su hueco al frente de unos restos de escuadrilla casi inoperantes. La suerte estaba ya servida. La última ciudad, Gijón, sucumbió el 21 de octubre, terminando así lo que podría llamarse la Epopeya del Norte y donde comenzó para mí una nueva epopeya.

Diecisiete meses prisionero en las cárceles de Burgos y Salamanca y, a punto ya de terminar la

Agosto, 1937.- Formando parte de la escuadrilla de Chatos en Santander (en el centro el Comandante Puparelli).

guerra, en los primeros días de enero de 1939, fui canjeado por otro aviador español de las filas franquistas, prisionero de los republicanos (Julio Salvador Díaz Benjumea). Cuando los dos aviadores nos cruzamos en el puente internacional de Hendaya, los opuestos cursos de la vida de cada cual debían estar prefigurados. Posteriormente la casualidad del destino llevaría a cruzarnos en muy distintas circunstancias..., pero eso –como diría Bogart- es otra historia.

Exiliado en Francia, me sorprendió la II Guerra Mundial, y aunque no quise tomar parte activa en la misma, no representó obstáculo para que los alemanes nazis me arrestasen y me considerasen prisionero. Camino de Alemania, junto con otros presos españoles, estando detenido el tren que nos llevaba en la estación de la ciudad francesa de Saint Nazaire, los alemanes, por algún motivo que ignoro, cambiaron de parecer y nos enviaron a España, De nuevo en mi patria, bajo el régimen implantado por el general triunfador con la fuerza de las armas, aún llegué a tiempo de purgar 18 meses en un batallón de trabajos forzados, en el Campo de Gibraltar, abriendo fortificaciones cara al Peñón. A renglón seguido, un tribunal militar me condenó a 15 años de prisión por el "delito" de Auxilio a la Rebelión. ¡Curiosísimo¡ ¿Quiénes fueron los que se rebelaron?... ¿No quedamos que yo no hice otra cosa que cumplir con mi deber de militar?... Gracias a los indultos no llegué a cumplir la totalidad de la condena. Tuve la suerte de forjar mi futuro y crear una familia, y con la ayuda de mi esposa y mis dos hijos, rehacer mi vida y abocetar las suyas...

(*) Piloto de la República.-
Escribió este episodio en abril de 1986
y falleció en abril de 1997

Carlos Lázaro

Ficha Militar: *Ha volado en aviones: Hispano, Breguet, Caudrón, G.Gil, Havro, Koolhoven y Nieuport. Además de en la Escuadrilla de Chatos "La Vasca" (en esta última, en el Frente del Norte).*

ALAS GLORIOSAS,
ÍCARO Y ALAS PLEGADAS
DIGITALIZADAS
EN FORMATO PDF - EN DVD

LOS INTERESADOS
PODÉIS ADQUIRIRLO
A TRAVÉS DE LA ASOCIACIÓN
AL TEL. 91 593 91 68
o por correo electrónico:
secretaria@adar.es
AL PRECIO DE 15 €
+ GASTOS DE ENVÍO

LA ÚLTIMA RESISTENCIA

Con este nombre la Comisión Cívica para la recuperación de la Memoria histórica de Alicante ha querido agrupar todos los actos que tuvieron lugar la semana del 24 al 30 de marzo para conmemorar el 75 aniversario de la salida del puerto de Alicante del Stanbrook, el 28 de marzo de 1939. Durante varios días se sucedieron conferencias, mesas redondas, proyección de documentales, actuaciones musicales y exposiciones, pero, sin duda, los actos centrales fueron el recorrido por los lugares históricos de la provincia y el homenaje en el puerto de Alicante.

El recorrido tuvo lugar el sábado 29 de marzo en dos autobuses guiados por los profesores de la Universidad de Alicante José Ramón Valero y Bonifacio Navarro. El destino eran la posición Dakar, en Elda, donde se alojaron Juan Negrín y muchos dirigentes del Partido Comunista como La Pasionaria, Lister, Modesto, Mª Teresa León etc. Y la posición Yuste, en Petrer, donde se realizaron los últimos Consejos de Ministros del gobierno de la República. Fue un día de convivencia y de reivindicación de la Memoria democrática que se completó con el recital de Luis Pastor y Paco Ibáñez.

El domingo 30 a las 11:30 tuvo lugar en el puerto el H O M E N A J E A LOS REPUBLICANOS que quedaron atrapados en el puerto de Alicante y el descubrimiento de placa conmemorativa de la salida del Stanbrook. Fue una mañana soleada que llenó la plaza del puerto de personas de todas las edades unidas por el deseo de dar voz y espacio a la Memoria Democrática de España. Participaron en el acto representantes de partidos políticos, asociaciones cívicas y sindicatos que recordaron lo que significó la República para la historia de España, sus valores y también sus sombras, pero, sobre todo, se recordó

Laura Gassó, Helia y Alicia González

la tragedia que supuso la guerra y la pérdida de tantas vidas jóvenes e ilusionadas con el futuro que nunca llegó.
El momento más emocionante fue cuando se nombró a las dos supervivientes, Helia y Alicia González, y a nuestra compañera Laura Gassó, hija del piloto Antonio Gassó embarcado en el Stanbrook. Tocó un sexteto una obra musical compuesta para la ocasión y ellas descubrieron un monolito conmemorativo con la música de fondo del Himno de Riego interpretada por una banda de música. Se echaron al agua flores –ADAR llevaba las suyas- con los colores de la bandera republicana, y el acto acabó a medio día entre sonrisas, abrazos y mucha emoción. Nuestra compañera Laura fue entrevistada varias veces por la prensa, que se ha hecho eco a nivel nacional de todos estos actos.
Me siento muy feliz de haber estado allí y de que ADAR estuviera presente dando testimonio de la memoria viva de sus pilotos.

Carmen Marimón Llorca

El Stanbrook

Laura Gassó y Carmen Marimón

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.

María Soto Díaz Los Dolores 26-1-2014
(Vda. de G. Vidal)

JOSE IBÁÑEZ CRIADO – "IVANOV"

Por Gregorio Gutiérrez "Guti"

El día dos de septiembre de 1938, en el frente de Extremadura, la 4ª escuadrilla de Katiuskas, sufrió el mayor descalabro de su historia. Nos derribaron una patrulla completa, cuyos pilotos eran: Juan Bautista Blas Mateo, (jefe de la misma) Rafael Monzonis Cerro y José Pavía Bueno.

Pocos días después, se incorporaron a la escuadrilla tres nuevos pilotos, (de la 3ª expedición de Kirovabad) para reemplazar a los fallecidos. Fueron: Vicente Moliner Pérez, José Ibáñez Criado y Juan Sugrañes Llaudaró.

Según mi apreciación, el mejor cualificado de los tres era, sin duda, Ibáñez.

No llegaban en buen momento, ya que teníamos escasez de aviones y los servicios eran cada vez de mayor riesgo.

Es sabido que, un piloto novato, tiene un noventa por ciento de posibilidades de ser derribado en los primeros servicios.

Quedaba por llegar lo más duro de la guerra, que fueron los últimos meses de 1938 y primeros de 1939.

Sugrañes fue derribado el 21 de diciembre, en los primeros servicios que hizo. Ibáñez se libró de milagro,

En los números 74 y 75 de Ícaro se describen estos hechos detalladamente.

El día 29 de marzo de 1939 se realizó la ignominiosa entrega de los aviones en el aeródromo de Madrid-Barajas

Mata, Infanta e Ibáñez no quisieron entregarse. Cecilio Rodríguez (jefe de la escuadrilla entonces) dio su coche a Mata y un minibús para el resto del personal.

* * *

El día 19 de diciembre de 2002, fui a visitar a Ibáñez., vivía con una sobrina en el barrio de Orcasitas, en Madrid. Los veranos solía pasarlos en San Pedro del Pinatar, en Murcia.

En esta visita, del 19 de diciembre de 2002, le hice una entrevista, que tengo grabada en cinta de casette.

De aquí en adelante utilizaré su contenido, que es "apasionante"

EL CALVARIO

En el coche iban: Mata, Infanta, Ibáñez, Aybar y un ametrallador, cuyo nombre no recuerda, en total cinco o seis.

Se dirigieron a Valencia, --- pero allí no **había nada.** Les dijeron que era en Alicante donde iban a llegar barcos para evacuar gente al exilio.

En el camino "se les jodió el coche", que abandonaron en una cuneta.

Alguien había robado un autobús e iba recogiendo gente, subieron a él pero no fue por mucho tiempo, ya que el autobús tampoco llegó al punto de destino porque también se averió (vete tú a saber quién lo conducía).

Total, a "trancas y barrancas" llegaron al puerto, donde había un gran revuelo entre el gentío. Mata, con su espíritu organizador, al poco tiempo llevaba la **voz cantante.**

Se formaron (Ibáñez dice tres "departamentos"). El caso es que ellos serían de los primeros en embarcar.

En el horizonte se divisaba un barco que se acercaba, pero, llegó la escuadra fascista y "se jodió la fiesta"

El gentío montó en cólera. Cuenta Ibáñez, (con énfasis de horror): El espectáculo

era **dantesco.** Gente que se suicidaba con las propias armas que llevaban. Recuerdo, en la misma orilla del puerto. ¡Pum! Al agua.

En el rompeolas se oían detonaciones de forma continuada, que parecía una traca. **¡Aquello fue horrible!**

Llegaron fuerzas fascistas, que nos condujeron a un sitio que llamaban el campo del almendro.

Desde allí nos distribuyeron; unos al Castillo de Alicante, a nosotros, en grupo, nos llevaron a Albatera.

Allí nos dijeron que nos pusiéramos en contacto con nuestros familiares.

Fueron llegando avales, certificados de buena conducta, de los ayuntamientos para que regresáramos a nuestros domicilios.

A mí me llegó uno para que me presentara en el ayuntamiento y a los dos días fueron por mí. Me detuvieron y estuve preso, durante un año y medio, en la cárcel de Yeserías.

Un día se presentó un capitán, para interrogarme. Buena persona (se portó muy bien conmigo)-

Me dijo que solicitara la libertad condicional. Me eché a reír y le contesté: Yo soy un "pobre diablo", con una familia de seis hijos y mi padre en la cárcel, es inútil.

Cuando ya se iba, se volvió, cogió la máquina de escribir, redactó un documento y me dijo: Firme aquí.

Efectivamente, a los diez o doce días salí en libertad condicional, teniendo que presentarme cada quince días. Un día me citaron para presentarme a juicio y no me presenté.

Tremendo error. Las decisiones hay que tomarlas con la cabeza. Lo más acertado hubiera sido aceptar las cosas como vienen, incluso si hay que volver a la cárcel, pero legalizar la situación.

Por entonces, también nos obligaban a hacer el servicio militar, con el nuevo régimen. Al no presentarse, fue declarado prófugo.

LA ODISEA

Parece inconcebible, pero Ibáñez estuvo viviendo, con nombre supuesto durante **treinta años**.

Es imposible transcribir a estas páginas todo lo que la grabación contiene.

No estuvo oculto en un zulo, sino todo lo contrario. Tenía que buscarse el sustento y solía hacerlo en los mercados, en la calle ... donde fuera.

Cuenta infinidad de situaciones comprometidas que tuvo que vivir, la más destacada fue la siguiente: Ricardo Aresté, observador, también de la 4ª escuadrilla, tenía una camioneta y se dedicaba al transporte. Un día, en el mercado de Legazpi, se encontró con

De izquierda a derecha: Gregorio Gutiérrez, Vicente Moliner, Enrique Bojó, Eusebio Alonso, José Gil y José Ibáñez.

Agachados: Ricardo Aresté, Cecilio Rodríguez y Hermenegildo Gascón.

Ibáñez, acompañado de otra persona:

¡Hola Ibáñez! Usted está equivocado, le contesta. Yo no soy esa persona.

¡No me jodas! ... tu voz, tu cara. Me estás gastando una broma. Le digo a usted que está confundido, contestó con tono muy enfadado. Aresté quedó perplejo, pero no convencido.

Otra situación comprometida le ocurrió en Calatayud (Zaragoza). Como siempre su vida solía hacerla en el mercado, pero no podía pernoctar en ninguna fonda, porque iba la policía. Tenía que hacerlo en casas particulares y más de una vez en un pajar.

Cuenta un enfrentamiento verbal con la policía, (que estuvo a punto de arrestarle)

Tuvo que salir huyendo, abandonando todas sus pertenencias, incluso dinero. El desplazamiento en el tren también suponía un riesgo, pero él recurría a ingeniosos trucos para superar los obstáculos.

Parece increíble mantenerse tanto tiempo en esa situación. Solamente una persona estuvo al corriente de todo y se veían de vez en cuando. Era Eugenio Aybar, observador, también de la 4ª escuadrilla.

Decía Ibáñez que, a los de la policía secreta, les olía de lejos, **no se le escapaba ni uno**.

La verdadera libertad la consiguió al acabar la dictadura franquista. Cuando el Tribunal Constitucional reconoció la legalidad de los aviadores republicanos, obtuvo la graduación de comandante, pasando a cobrar la correspondiente pensión

Volví a verle en las reuniones que hacíamos, los sábados por la mañana, en la cafetería "Linz", en la calle Eloy Gonzalo.

Últimamente empezó a tener problemas de salud; veía muy poco y los médicos decían que no tenía solución. Acabó en una residencia; yo no llegué a visitarle pero, hasta el final mantuve contacto por teléfono.

Ibáñez realizó su último vuelo el día 10 de noviembre de 2011.

Tal y como os anticipamos en el último boletín, por fin está ya a la venta el libro "Un Quijote con Alas Rojas", relato novelado sobre la vida del Teniente de Katiuskas, Arquímedes Gómez Palazón. Ha sido escrito por Otelo Fuentes Gómez, sobrino-nieto de Arquímedes y en el texto se relata además de toda la vida de Arquímedes, la trayectoria militar de la 3a escuadrilla de Katiuskas. El libro se puede ver en la sede de ADAR, su precio es de 15 euros mas gastos de envío y se puede conseguir contactando con Otelo Fuentes a través de:

Teléfono: 675544170

Correo electrónico:
antonio.fuentes@red.es

LOS KATIS EN 1936

Otelo Fuentes Gómez

En la Gaceta 249 de 5 de Septiembre de 1936, se creaba el Ministerio de Marina y Aire, bajo las órdenes de Indalecio Prieto. En su primer decreto, dos días después, se unieron las fuerzas aéreas que en ese momento, existían como cuerpos auxiliares del Ejército de Tierra y del Ejército de Marina, las conocidas como Aviación Militar y Aeronáutica Naval respectivamente. Eran los primeros pasos de una reorganización que culminaría en Mayo de 1937 con la creación del Arma de Aviación y por lo tanto del primer Ejército del Aire.

En esos nueve meses que escasamente duraría el citado Ministerio, se produjo la llegada del primer material soviético, compuesto tanto de recursos técnicos como humanos. Los primeros Chatos, Moscas, Rasantes y Katiuskas van llegando en los meses de Octubre y Noviembre.

En plena batalla por la defensa de Madrid, van haciendo sus primeras apariciones provocando un vuelco ante la situación habida hasta el momento. Uno de los papeles protagonistas lo tuvieron los bimotores de bombardeo rápido Tupolev SB2, "Katiuskas".

Formalmente se creó el Grupo 12 en la gaceta 327 (D.O. de 11 de Noviembre de 1936), grupo mixto de caza y bombardeo, en el mismo se estableció que la posibilidad de la formación de la misma fuera por "reclutas voluntarios de una misma nacionalidad".

La redacción nos puede indicar que en el Grupo 12, tuvieron acogida, al menos formalmente hasta la reorganización de Mayo de 1938, todas las unidades de Caza y Bombardeo soviéticas, otra cosa es que todas las unidades funcionasen de manera más o menos independiente con sus propias jerarquías dentro de las diferentes clases de aparatos. El primer Jefe del Grupo 12 fue el español Carlos Núñez Mazas, aunque como sucedería en todas las unidades bajando en su organización, incluso Núñez Mazas era un referente nominal.

En este artículo nos centraremos en las unidades de Katiuskas que bajo el Grupo 12 prestaron servicio desde el 28 de Octubre de 1936, su primera aparición durante la batalla de Seseña, hasta el 5 de Junio de 1937 en el que fue disuelto el Grupo 12 y creada la 5ª Escuadra, con el Grupo 24 de Bombardeo Rápido y el Grupo 30 de Bombardeo Ligero. En ninguna de estas dos fases los aviones se usaron de forma apropiada. El Katiuska se usó a conveniencia donde no llegaban el resto de aviones de bombardeo que prestaban apoyo al Ejército de Tierra, lo que le restó efectividad, ya que los servicios de bombardeo en el frente a poca velocidad los hacía muy vulnerables a la aviación de caza enemiga o a la antiaérea. El katiuska estaba diseñado para, haciendo uso de su alta velocidad, destruir objetivos estratégicos de retaguardia, tales como aeródromos, objetivos de comunicaciones terrestres (ferrocarril, puentes, carreteras...) y poco a poco se fue utilizando para el otro tipo de servicios descritos.

Volviendo al Grupo 12 y a los katiuskas a su llegada a España, mientras se montaban los aviones en San Javier, se crearon tres escuadrillas formadas por personal tripulante y de tierra soviéticos, como ya se ha dicho, nominalmente aparecían al frente oficiales españoles, pero eran los soviéticos los que realmente "cortaban el bacalao", al frente de todas ellas y como jefe del grupo 12 se encontraba el Comandante Núñez Maza, según Juan Manuel Caldevilla Cecilia, el nombre de grupo 12 surge porque lo componían 12 aviones por escuadrilla.

- 1ELLA12, Jefe, Ernst Schacht, tuvo como oficial español de referencia, primero a Ernesto Navarro Márquez, que no llegó a volar y después a Alejandro Ramos, sus tripulaciones eran totalmente soviéticas, excepto la del nombrado Ramos y la de Silvio Lurueña, primer piloto español que voló un "kati".
- 2ELLA12, Jefe, Proskourov. Muy pronto se convierte en mixta, aunque con un primer predominio numérico soviético que poco a poco se va redistribuyendo mientras se van incorporando efectivos españoles. Su "jefe" español sería Enrique Pereira.
- 3ELLA12, Jefe Nemesyanov. Muy pocos efectivos y mixta con predominio de tripulantes españoles. Su jefe sería Dámaso Álvarez, que sería sustituido en Enero de 1937 por José Arcega.

OPERACIONES MILITARES DEL GRUPO 12 EN 1936

En esta ocasión haremos un recorrido por las

actuaciones de las escuadrillas, en próximos artículos se hablará de los tripulantes españoles en el Grupo 12.

No existe una postura exacta del total numérico del primer lote de aviones llegados, ya que siempre se ha mantenido en diversos textos, que los katiuskas llegaban en tandas de 31, existiendo discrepancia con las publicaciones rusas en las que se habla de un primer envío de 30

La llegada se produjo los días, 15/10/1936, 19/10/36 y 21/10/36 en los buques "Stari Bolshevik", "Kim" y "Volgolés" al puerto de Cartagena. Ya en septiembre se había enviado a la base aeronaval de San Javier, Murcia, a un grupo de mecánicos y especialistas españoles a que los primeros soviéticos llegados a España, les informasen sobre el montaje, peculiaridades y cuidados del Tupolev SB2, que ellos denominaban "Sofias".

Gaspar Company de las Heras, mecánico de "La Gloriosa", fue uno de los que participó en dicho "curso" y entre otros testimonios, relata que los primeros motores, sólo aguantaban 15 horas de vida útil y que una vez llegadas las cajas para montar los aviones, se "picaron" con los mecanices rusos, logrando montar los "katis" en cuatro días. También cuenta que el cuarto bimotor se accidentó en un despegue el 25/10/1936 y que su cabina fue reutilizada para el aprendizaje del cuadro de mandos y controles en la Escuela de Vuelo de San Javier.

OPERACIONES MILITARES EN OCTUBRE DE 1936

La Jefatura del Grupo fue ubicada en Los Llanos, Albacete, coincidente con la sede de la 1ELLA12, la 2ELLA12 en Sisante y la 3ELLA12 se situaría en San Javier. Todas las operaciones de este mes corrieron a cargo de la 1ELLA12, ya que fue la primera que tuvo a disposición 12 aparatos para empezar a prestar servicio.

El 28/10/1936 se habla de un bombardeo del aeródromo de Cáceres por aviones bimotores de gran tamaño y que llegaron a mucha velocidad, ese mismo día se bombardea el aeródromo de Armilla en Granada y el de Tablada en Sevilla. En cada uno de estos objetivos el servicio lo realizaría una patrulla (tres aparatos).

El 29/10/1936, los katiuskas participan ya en la batalla de Seseña en Madrid prestando apoyo al avance republicano mediante 4 aviones. Su aparición fue recibida con gritos de júbilo por las tropas de milicias.

El 30/10/1936 se intenta un bombardeo sobre objetivos en Salamanca y el 31/10/1936 se ataca el aeródromo de Talavera de la Reina en Toledo por una patrulla.

Todas estas operaciones, sorprendieron a la Aviación Franquista, que aunque ya contaba con los Fiats italianos y Heinkel alemanes, se veían incapaces de alcanzar a los velocísimos bimotores, que llegaban, soltaban las bombas y se iban con total impunidad. De hecho durante prácticamente toda la vida del Grupo 12, los "katis" volaron sin protección de caza, pues eran inalcanzables para la aviación franquista.

OPERACIONES MILITARES EN NOVIEMBRE DE 1936

Mientras en Sisante se construía desde la nada el aeródromo para la 2ELLA12 bajo la supervisión del Capitán de Aeronáutica Naval Enrique Pereira, la 1ELLA12 se trasladaría a lo largo del mes desde Los Llanos a San Clemente, después a Alcalá de Henares y por último a Tomelloso y la 3ELLA12 seguiría en San Javier. A la 1ELLA12 llegó la que sería la primera tripulación española, formada por Silvio Lurueña Torres, reingresado por la Aviación Militar desde el catastro, donde prestaba servicio como piloto civil, Antonio Blanch Rodríguez, de la Aeronáutica Naval como observador y Alejandro Gómez como ametrallador bombardero. Sobre este último no se ha podido establecer si era voluntario o pertenecía a la Aeronáutica Naval encontrando referencias diferentes en varios textos. En este mes, coincidente con el máximo fragor por la Defensa de Madrid, ya se empiezan a usar los "katis" de manera inapropiada en muchísimos servicios en el frente SUR y ESTE de Madrid.

El 01/11/1936 se ataca a primera hora de la mañana el aeródromo de Talavera de la Reina en Toledo por una patrulla de la 1ELLA12, se logran averiar 6 Fiats en el servicio.

El 02/11/1936 se repite nuevamente el bombardeo al aeródromo de Talavera, en esta ocasión por únicamente 1 avión de la 1ELLA12, que resulta derribado. Se trataba del aparato 156 tripulado por los rusos Petrov (pil), Vlasov (obs) y Tsigulev (amt).

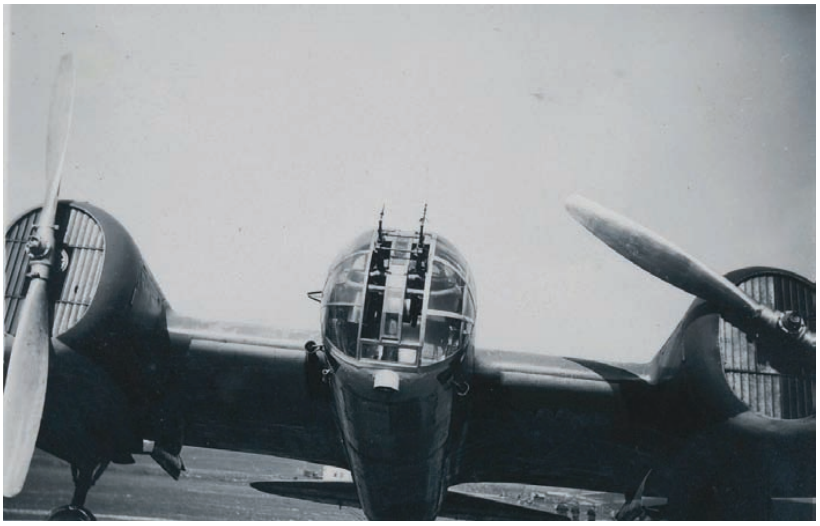
El 07/11/1936 se manda una patrulla para bombardear el frente de Madrid desde Los Llanos, en esta patrulla vuela por primera vez la tripulación española Lurueña-Blanch-Gómez, al mismo tiempo otra patrulla vuelve a bombardear el aeródromo de Talavera.

El 09/11/1936 se planifica una serie de servicios en la zona sur de Madrid y alrededores, en concreto sobre el material y avance de tropas situado en Carabanchel

Bajo, Leganés, Getafe y Humera en Madrid.
El 10/11/1936, dos patrullas bombardean una agrupación de automóviles en convoy en Fuenlabrada y otra entre Leganés y Carabanchel con destino a Navalcarnero.
El 11/11/1936 y 12/11/1936, una y dos patrullas respectivamente, bombardean el aeródromo en Ávila a primera hora de la mañana. En el segundo servicio los aparatos 135 y 140 se estrellan por causa de la niebla en la sierra de Madrid al regresar, en el impacto perecen las tripulaciones Bazjenov (pil), Serov (obs), Justino Garcia (amt) y Fiodorov (pil), Roschin (obs) y Manuel Suarez Rodriguez (amt).
El 13/11/1936 la 1ELLA12, según el cuaderno de vuelo de Blanch, se trasladó de Los Llanos-Albacete a San Clemente en Cuenca. Ese mismo día se bombardeo el avance franquista sobre el Manzanares y el paseo de Rosales en Madrid. Es derribado el avión 162 tripulado por Romanov (pil) y Nechiporenko (obs).
El 15/11/1936, la tripulación de Blanch formando parte de una patrulla bombardeó el aeródromo de Torrijos en Toledo, partiendo desde San Clemente, mientras otras patrullas hacían lo propio en el aeródromo de Ávila y en la posición franquista de Navalmoral de la Mata en Cáceres
El 16/11/1936, la patrulla de Lurueña, Blanch y Justino García, atacan de nuevo objetivos de Salamanca, en esta ocasión la estación de ferrocarril, otra patrulla ataca el arsenal de Cádiz y su puerto, previsiblemente este ataque fue hecho por la 3ELLA12 desde San Javier. Pasado el mediodía se planificaron dos servicios sobre el frente de Madrid uno a las 14:00 y otro a las 16:00 de la tarde.
El 17/11/1936 se ataca dos veces el aeródromo de Ávila en intervalos de 50 minutos por dos patrullas, mientras otra patrulla bombardea el avance franquista sobre el Puente de los Franceses en plena entrada por el sur de Madrid sobre el Manzanares.
El 18/11/1936 dos patrullas bombardean a la artillería y las concentraciones de tropa y material que el ejército franquista tenía en la Casa de Campo
El 19/11/1936 otro servicio sobre el frente de Madrid no se puede realizar por mal tiempo, según Blanch anota en su cuaderno de vuelos. La 3ELLA12 bombardea los depósitos de gasóleo de Palma de Mallorca.
El 24/11/1936 se trasladó la 1ELLA12 de San Clemente en Cuenca a Argamasilla de Alba en Ciudad Real.
El 25/11/1936 se bombardea los aeródromos de Gamonal en Talavera de la Reina por la mañana y el de Prado del Arca por la tarde, casi ya noche.
El 30/11/1936, Lurueña, Blanch y Justino García, en un doble servicio formando parte de dos patrullas, bombardean primero, el aeródromo de Arauzo y San Fernando en Salamanca y mas tarde efectúan un servicio en el frente de Madrid. Otra patrulla, posiblemente de la 2ELLA12 vuelve sobre Salamanca y bombardea la estación de ferrocarril de la ciudad.

Operaciones Militares en Diciembre de 1936

La 1ELLA12 partiría para sus operaciones desde el aeródromo de Argamasilla de Alba, Tomelloso y San Clemente en este mes. Casi preparado el aeródromo para la 2ELLA12, esta operaba desde Los Llanos y la 3ELLA12 seguiría en San Javier por el momento. Pereira una vez puesto en marcha el campo de San Clemente fue requerido para hacer lo propio a finales de Diciembre en Los Llanos para que albergase a la 3ELLA12.
El 01/12/1936 se ataca por una patrulla por la mañana el aeródromo de Arauzo de Salamanca. Participan en esa patrulla Lurueña, Blanch y Justino Garcia. El mismo día la 2ELLA12 envía una patrulla a bombardear los objetivos militares de Cáceres por la tarde.
El 02/12/1936, la 1ELLA12 ataca de nuevo Salamanca y participa en un reconocimiento y bombardeo de Torrijos y de San Martin de Valdeiglesias y Santa Cruz de Retamar, descubriendo un aeródromo oculto. Estos servicios son efectuados por la patrulla de Lurueña y Blanch. Mientras, una patrulla de la 2ELLA12 bombardea las posiciones de tropa y material franquista en Carabanchel Alto y Campamento en Madrid.
El 03/12/1936, una patrulla de la 1ELLA12 recibe



la orden de bombardear las posiciones del Ejército Franquista en la Casa de Campo, en el despegue un aparato capota y los otros dos completan el servicio, estableciendo combate contra Fiats y Heinkel. Sobre Humera, derriban un caza, pero son alcanzados debiendo de tomar tierra en Molina sin mayores consecuencias. Se produce otro servicio de bombardeo, probablemente de la 2ELLA sobre Pozuelo de Alarcón. La 3ELLA12 desde San Javier, ataca el puerto de Ceuta, en manos de los sublevados.

El 04/12/1936 Blanch anota que parten dos patrullas para bombardear el aeródromo de Tablada en Sevilla, pero su aparato no realiza el servicio por avería. En el regreso desde Tomelloso a Argamasilla en un vuelo de prueba, su aparato capota en el aterrizaje. Parece que se realiza un segundo servicio sobre Tablada ese mismo día quizá por la 2ELLA12.

El 05/12/1936 se documenta un bombardeo sobre los campamentos militares de Burgos y Salamanca en el Norte y del aeródromo de Sevilla y objetivos militares en Granada y cordoba en la zona Sur. Fueron efectuados por las tres escuadrillas, probablemente la 1ELLA12 se encargo de los objetivos del Norte, mientras que la 2ELLA12 y la 3ELLA12 se repartieron los de la zona Sur.

El 06/12/1936 la 3ELLA12 bombardea los objetivos de Ibiza.

El 07/12/1936 se produce un ataque del total de la 1ELLA12 en ese momento, ocho aviones, al aeródromo de Tablada en Sevilla, a 2.000 metros de altitud. Son esperados y alcanzados por la caza franquista. El kati 147 es derribado, siendo tripulado por Alejandro Ramos (pil), Victoriano Martín Bargueño (obs) y Manuel Tena Acero. Ramos viéndose perdido prefirió estrellar el aparato que comprometer al resto de la formación pues no podía mantener el ritmo de velocidad de los otros aviones. Del resto tres aparatos tuvieron que tomar tierra tras ser igualmente alcanzados por los cazas franquistas.

El día 09/12/1936 la 3ELLA12 bombardea de nuevo Ibiza desde San Javier

El 11/12/1936 la 1ELLA12 se trasladó a San Clemente desde Tomelloso.

El 16/12/1936, se produce otro servicio sobre el aeródromo de Arauzo en Salamanca por una patrulla.

El 20/12/1936 la patrulla de Lurueña, Blanch y Justino García ataca la estación ferroviaria de Mérida, objetivo que vuelve a repetirse el 23/12/1936.

El 24/12/1936 la tripulación de Lurueña, Blanch y Justino García participa en un servicio de bombardeo sobre Garrovillas de Alconetar en Cáceres.

El 25/12/1936 dos aviones bombardean Córdoba y Alcolea.

El 27/12/1936 se bombardea el arsenal de Cádiz, quizá la 2ELLA12 o la 3ELLA12 desde San Javier.

El 30/12/1936 y el 31/12/1936, Blanch anota en su cuaderno que se producen servicios de bombardeo sobre Teruel.

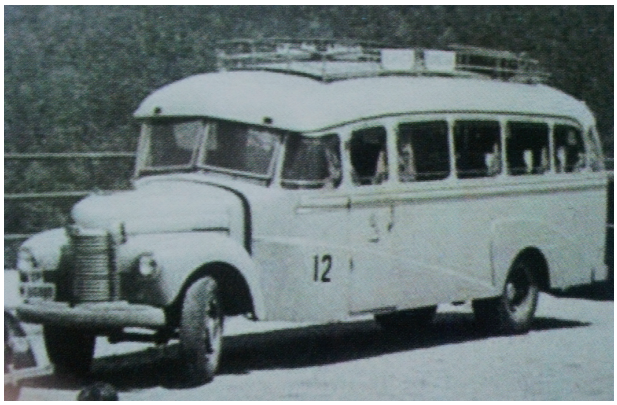
LA AVIACIÓN REPUBLICANA EN LA REVISTA "6 FLORES", PUBLICACIÓN DE SISANTE Y LA GRAJUELA

por Otelo Fuentes Gómez

Compañeros de ADAR, queremos hacer una mención especial a la revista "6 Flores", editada por la Asociación Cultural Sisante Siglo XXI. En ella desde Junio de 2012, se viene haciendo a modo de coleccionable, referencia a la Aviación Republicana en la localidad de Sisante, Cuenca, y más en concreto a las vivencias que propició la 2ª escuadrilla de Katiuskas, ya que el aeródromo que se construyó en el pueblo fue el campo base desde donde operaría principalmente esta unidad.

La revista es de carácter trimestral y los artículos han sido escritos por Leandro Tabernero y Francisco del Hoyo, sisanteños, que han recopilado datos de los vecinos más antiguos y que apoyándose en el texto "EL BIMOTOR DE BOMBARDEO RÁPIDO TUPOLEV SB-2: SU ACTUACIÓN EN ESPAÑA" consiguen hasta el momento cinco artículos muy interesantes.

Así, podemos encontrar por ejemplo, el testimonio de Lucinio Garde, que en 1936 era peón de albañil con 14 años y que participó en la creación del campo junto con otros albañiles del pueblo como Jacinto Saiz o Enrique el del Lino. El campo base según otro vecino, Rogelio del Hoyo se preparó a principios de 1937 en un terreno conocido como la Hoya, dedicado al ce-



Autobús del Grupo 12 en Sisante

real, lo que podría confirmar teorías en cuanto a cuantas unidades de katiuskas estaban activas desde la llegada de este tipo de aviones en octubre de 1936. Con esta afirmación sólo la 1ª escuadrilla hubiese llevado el peso de las operaciones desde Los Llanos, en Albacete.

De hecho según relata en sus memorias Rogelio, el campo debió ser compartido, pues, al estar listo el aeródromo, sus primeros ocupantes fueron una docena de Moscas y media de "Katis", entre otras anécdotas relata igualmente, la llegada de los rusos, y como él mismo y otros chavales llegaron a robar peines de balas de fusil con los que hacían fuegos artificiales, asombrándose de que no llegasen a tener accidentes...

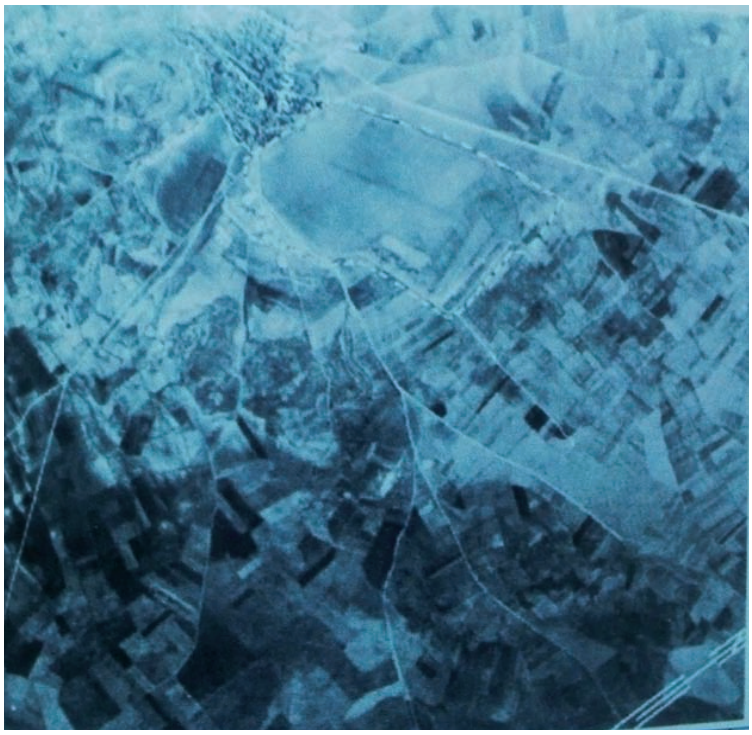
Rogelio del Hoyo resalta dos hechos importantes ligados al buen espíritu que se vivía en el pueblo, totalmente confraternizado con el personal de Aviación, una fiesta con los rusos en los que se regaló material escolar y juguetes a los niños y un banquete que se dio a los soviéticos incluyendo a la banda de música de Sisante.

Refiere también, la amistad que trabó con un teniente llamado Rogelio como él mismo y que no hemos podido identificar de manera exacta pero que creemos se trata del Teniente Rogelio Manzaneda Rodríguez. Este militar encargado del servicio fotográfico del campo, enseñó al joven Rogelio, el revelado fotográfico así como a escribir a máquina en las oficinas del aeródromo.

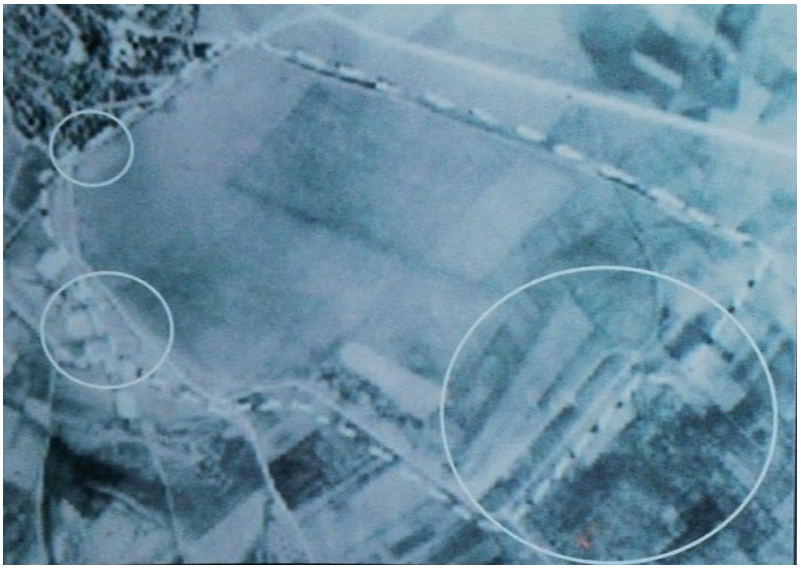
Otros detalles que se describen en el extracto de las memorias del señor del Hoyo son el secretismo que corría sobre los accidentes que se produjeron por los aviones en entrenamientos como el del piloto ruso Yerokin o malos aterrizajes o como pintaron las casas del pueblo de marrón para que si se atacaba el aeródromo no fuesen un reclamo fuerte.

En el segundo coleccionable aparece otro testimonio interesante que es el de Vicente Laserna "El Molludo" que recuerda una aurora boreal ¡en medio de La Mancha!, y que fue tomado como mal presagio. Vicente y su amigo Tomás presos de la curiosidad entraron en el campo rodeando los olivares y fueron encontrados por un ruso que invitó a los niños a ver de cerca el "katiuska" y que incluso les invitó a subir a la cabina. Vicente y Tomas fueron los únicos sisanteños en subir a un avión. Relata también como el capitán Pereira contrató para su servicio el único taxi del pueblo, propiedad de Ángel Domingo Blasco "Ringadini" o como los rusos compraban chorizos caseros a los precios que fijaban los del pueblo sin saber que eran bastante altos...

Curiosamente Vicente recuerda un episodio que ha sido bastante comentado en cualquier texto sobre los katis en su primera época, la explosión del avión de Pereira el 155, que se produjo el 30 de Mayo de 1937. Se relata en este artículo de la revista "6 Flores" que los chavales del pueblo estaban jugando al futbol con algunos soldados cuando el avión de Pereira, aterrizó y una bomba cayó explotando e hiriendo a varios soldados y causando la muerte a Florentino Miguel Sánchez, soldado de tropa que está enterrado en el pueblo.



Vista aérea del aeródromo de Sisante



Otra vista aérea

Un gran dato de este artículo es el referido a los nombres de aviadores rusos y españoles en la libreta del sastre de Sisante en 1937, Quintín González, los nombres "españolizados" de los rusos anotados eran Nicolás, Alejandro, Basilio, Vicente y aparecen entre los españoles el teniente Observador Manuel Rodríguez González " El Torero", el sargento piloto Ramón Casanellas, fallecido en Agosto de ese mismo año y tres soldados españoles que el sastre anota como fallecidos con una cruz al lado de su nombre, Manuel Barroso, Marcos Cervantes y José Capilla. De estos tres últimos militares no hemos logrado encontrar referencia en especialidad lo que nos hace pensar que se debía de tratar de soldados de tropa.

En el tercer artículo se habla del campo, su ubicación, la construcción del mismo y se incluyen algunas fotografías que la Legión Cóndor tomó del mismo. Se incluyen las biografías de los aviadores Enrique Pereira, Jaime Mata y Arquímedes Gómez Palazón, aunque estos últimos no prestaron servicio en el aeródromo de Sisante.

En el cuarto coleccionable se trata de las colonias de niños evacuados de Madrid que residieron en Sisante durante el conflicto y de las biografías de Ramón Casanellas y Leocadio Mendiola, asi como de la mención que hizo Arturo Barea de Sisante y su aeródromo en su obra "La forja de un rebelde". Se incluye además las operaciones del mes de mayo de 1937 del cuaderno de vuelo del capitán Antonio Blanch, observador de katiuskas y lo que para ADAR y nosotros sus socios, debe ser motivo de interés y de enhorabuena; la iniciativa por parte de la Asociación SISANTE SIGLO XXI para que una calle del pueblo de Sisante pase a denominarse calle del Mayor Enrique Pereira Basanta.

A lo largo de todos los artículos surge el buen recuerdo que este militar de la Aeronáutica Naval dejó durante su estancia en esta localidad manchega. Rectitud, honestidad, cumplimiento de las leyes, preocupación por los asuntos del pueblo, todo ello es evocado en casi todos los escritos que hemos podido leer hasta el momento sobre la Aviación Republicana en la revista "6 Flores".

En el quinto articulo coleccionable se relatan las actuaciones de la escuadrilla de Pereira sobre Mallorca en Mayo de 1937, el papel del "Comité de No intervención" y la biografía del teniente observador Rafael Ballester Linares.

En otra parte de la revista se relata que además de la mencionada iniciativa para nominar una calle de Sisante en homenaje al Mayor Enrique Pereira, se pretende complementar mediante la instalación de un avión F1 Mirage en homenaje a la Aviación Republicana.

Desde Adar esperamos que estas dos iniciativas se lleven a cabo ya que ambas suponen un grato homenaje a todos los que formaron parte de la Aviación Republicana en la Guerra Civil Española.

Las revistas se encuentran gratis para su descarga en la web de la asociación www.6flores.com, aunque en el apartado correspondiente se encuentra desactualizado, pero puestos en contacto con Francisco del Hoyo, nos ha asegurado que su intención es que pronto todas estén disponibles hasta el último número.

RELACIÓN DE DONATIVOS ICARO 2013 - 2014

DONATIVOS 1er trimestre 2014

98	Madrid	Mercedes Caldevilla Martínez	50
99	Alcorcón	Ceferino Casado Escobar	10
100	Madrid	Fernando Bajo Álvarez	10
101	Madrid	Francisco Bajo Sánchez	10
102	Madrid	Sergio Vallejo Fernández-Cela	20
103	Madrid	Rafael Madariaga Fernández	10
104	Madrid	Juan Sanz Bocos	10
105	Madrid	Francisco Martínez Teruel	60
106	Torrepacheco	María Celdrán Martínez	10
107	Madrid	Vicente Montejano Moreno	10
108	Valencia	Carmen Pastor Pautar	50
109	Madrid	Mª Jesús Fernández Escribano	60
110	Madrid	María Arranz	10
111	Valencia	Pablo Vicente Lluch Ruiz	10
112	Madrid	José A. Rioja Rubio	10
113	Madrid	Pedro Pablo Sánchez Pajares	10
114	Madrid	Mariano Saenz González	10
115	Valencia	Manuel Trigo Gómez	50
116	Madrid	Angel Giménez Gómez	10
117	Madrid	Florencio Zarza Muñoz	10
118	Cáceres	Joaquín Guerra Jiménez	10
119	Los Dolores	María Soto Díaz	10
120	A'Coruña	Gregorio Jiménez Mejias	10
121	Italia	Ägelo Emiliani	30
122	Francia	Denise Bardou de Maiques	10
123	Torrepacheco	María Celdrán Martínez	50
124	Enguera	Miguel Franco Monteagudo	10
125	Albacete	Elisa Badía Andujar	30
126	Madrid	Carmen García Torregrosa	10
127	Alcazar S.Juan	Miguel Sánchez-Mateo García	10
128	EE.UU.	Sarbaugh, Thomas e	10
129	EE.UU.	Whelan, Paul	10
130	Madrid	Manuel Muñoz Fernández	60
131	Madrid	Neli Martínez Rosén	10
132	Madrid	Cesareo Cascante	10

DONATIVOS 1er trimestre 2014

1	Valencia	José Tena Escrig	10
2	Madrid	Pablo Chana García	10
3	Albacete	Antonio Bañón Rubio	100
4	Murcia	Pedro López Lombarte	24
5	Francia	Odette Pelletier	10
6	Madrid	Jesús Bea	60
7	Alcazar de S.J.	Miguel Sánchez-Mateo	10
8	Madrid	Javier Permanyer Fernández	10
9	Madrid	Pilar Abascal	20
10	Madrid	Eduardo Díaz Abascal	20
11	Plasencia	Asunción Pahino Santamaría	20
12	Benidorm	José García Lloret	30
13	Eibar	Blanca Echevarria Larrañaga	10
14	Madrid	Rosa Cobarro	10
15	Alicante	Francisca Agullo Reig	10
16	Madrid	Carlos Marina Larrosa	10
17	Madrid	Lorenzo Marina Molina	10
18	Valencia	Rodolfo León Muñoz	20
19	Madrid	Antonia Antoranz	10
20	Francia	Mariano Brufau Agullo	30
21	Madrid	Ana Fernández Menéndez	50
22	Madrid	Eugenia Delgado López	10
23	Madrid	Ana Benavente Sánchez	75
24	Valencia	Fernando Ribes Ribes	50
25	Valencia	Rafael Boiguez Royo	40
26	Madrid	A.Otelo Fuentes Gómez	10
27	Francia	Dolones Martínez	40
28	Francia	Máximo Zambudio	10
29	Barcelona	Maria A. Alacano Zubizarreta	10
30	Barcelona	Marta Andreu Dulcet	10
31	Pamplona	Angela Azqueta Aranaz	10
32	Vilafranca P.	Ramón Arnabat Mata	10
33	Barcelona	Rosa Balsells	10
34	Barcelona	Vicenta Barceló Gómez	10
35	Girona	Juan Berenguer Casasempere	10
36	Barcelona	Elisa Botella Seco	10
37	Zaragoza	Alejandro Cartagena Burillo	10
38	Barcelona	Pilar Cetellas García	10
39	Barcelona	Liduvina Clelment Romero	10
40	Barcelona	Providencia Collado Vela	10
41	Barcelona	Mª Rosa Comas Camello	10
42	Barcelona	Miguel Comas Illas	10
43	Barcelona	Josefina Corchano Barrantes	10
44	Barcelona	Lidio Fiestas Ruano	10
45	Barcelona	José Fiestas Ruano	10
46	Barcelona	Rosa Figueredo González	10
47	Barcelona	Pedro Folch Rodríguez	10
48	Barcelona	Roser Guinovart Monell	10
49	Madrid	Jorge Gracia Boluda	10
50	Bilbao	Miguel Grau García	10
51	Barcelona	Carmen Lahuerta Verdejo	10
52	Barcelona	M. Llaquet Semente	10
53	Barcelona	M. Marco Igual	10
54	Barcelona	Aquilino Mata Mier	10
55	Barcelona	Dolores Mendiolagaray	10
56	Barcelona	Francisco Mellado Valero	10
57	Santander	Miguel de Miguel Montañes	10
58	Barcelona	Paquita Mur Navarro	10
59	Girona	Luis Negra Escuder	10
60	Barcelona	Jaime Pala Oller	10
61	Barcelona	Emili Pallarés Martínez	10
62	Girona	Francisco Pararols Mercader	10
63	Barcelona	Manel Pinar Lgarcía	10
64	Lleida	José Pla Blanch	10
65	Barcelona	Vicenta Pons Vicent	10
66	Barcelona	Isabel Prado Plaza	10
67	Barcelona	Margarina Puighibet Miravent	10
68	Barcelona	Antonio Ramírez Hernández	10
69	Barcelona	Mª Rosa Ramos Pujol	10
70	Barcelona	Antoni Riera Segarra	10
71	Barcelona	Montserrat Riera Segarra	10
72	Tarragona	Teresa Roig Margalef	10
73	Barcelona	Nuria Roma Ibós	10
74	Barcelona	José Salacasaponsa	10
75	Barcelona	Tránsito Santacruz Rubio	10
76	Girona	Salut Truy Serra	10
77	Hospitalet	Mª Dolores Veracruz Ros	10
78	San Sebastián	Montserrat Verges Vidal	10
79	Barcelona	Mª Jesús Viaña Higueras	10
80	Barcelona	J. Faixedas Vila	10
81	Madrid	Nieves Ramos Hernández	20
82	Valencia	Nina Ivanovna Remenko	10
83	Francia	Odette García	70
84	Madrid	Josefina Castañeda G.	50
85	Argentina	Rafael Raúl Ábalos	30
86	Madrid	Dolores Pérez Mtnez	20

Soy sobrino de Antonio Molina Ruiz mi nombre es Juan Luis Pernias del Campillo y me gustaría que alguien pudiera contactar conmigo diciéndome si al final fue aviador o no. Él nació en Villanueva del Rey en el año 1915, hijo de Vicente Molina y Luisa Ruiz y falleció en el mismo pueblo en el año 1991. Fue a la URSS en la 1º promoción de aviadores donde se formó en el Polikarpov I-15 Chato y luego pasó a la 4º escuadrilla de Moscas 23º grupo (conocida como la del chupete).

Mis datos son:

a380ef2000@hotmail.com

936970531 y 682873007

EXPOSICIONES

PROGRAMA DE EXPOSICIONES AÑO 2014

Aeropuerto de ALMERÍA:
15 de marzo a 29 de abril de 2014

Aeropuerto de VALENCIA:
30 de abril a 15 de junio de 2014

Aeropuerto de ZARAGOZA:
16 de junio a 31 de julio de 2014

Aeropuerto de Ibiza
3 de abril a 26 de mayo de 2014

Aeropuerto de Palma de Mallorca
29 de mayo a 21 de julio de 2014

Aeropuerto de Menorca
24 de julio a 17 de septiembre de 2014

Fundación Aena
XX Aniversario

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

Aena

GOBIERNO DE ESPAÑA | MINISTERIO DE FOMENTO
Para que puedas llegar