



ICARO

BOLETÍN INFORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN
DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

NUEVA EPOCA N° 99 - XIII/2009 DICIEMBRE - Publicación trimestral




L'ASSOCIACIÓ D'AVIADORS
DE LA REPÚBLICA
A LA MEMÒRIA DELS PILOTS
FRANCISCO GÓMEZ FERNÁNDEZ
I
VICTORIANO SÁNCHEZ CATALÁN
QUE MORIREN PER LA
DEMOCRÀCIA
A
CANET LO ROIG
EL
16-12-1938

SUMARIO

Editorial.....	2
Carta abierta de Celestino Díaz.....	2
Mis servicios prestados durante la Guerra Civil en la Aviación Repub.....	3
Todos tenemos algo que contar (3)	5
La Caja de Cartón (poesía).....	7
Felicita de la Heras	
Aviadores de la República en "La Legión" (V)	8
Biblioteca ADAR - Barcelona.....	10
Homenaje a cuatro pilotos de "La Gloriosa" en Darmós y Canet Lo Roig.....	11
Mecánicos de "La Gloriosa"	13
¿Qué hecho es más relevante...?	14
Se fueron.....	14
A Vicente Gandía, In Memoriam	15
Aportaciones voluntarias	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: Isaac Montoya
Contraportada: Fundación AENA

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

BOLETIN INFORMATIVO TRIMESTRAL DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA. Nº 99. Diciembre 2009
Apartado de Correos: 20.166
28080 Madrid
Tel.: 91 593 91 68
www.adar.es
adar@adar.es

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

EDITORIAL

Estimadas/os Amigas/os

Aprovechamos la carta que dirige el compañero Celestino Díaz a la Asamblea para informaros de que tanto la Delegación de Madrid como la de Barcelona están haciendo inmensos esfuerzos y dedicando mucha energía a cuestiones cruciales vinculadas a la Asociación de Aviadores de la República, como la obtención de una sede social para la Delegación de Madrid, el apoyo al nuevo Centro de Investigación de la Aviación de la República de Santa Margarida-Els Monjos, la realización de una exposición de La Gloriosa-ADAR y, por último, pero no por ello menos importante, la preservación de nuestra Memoria Histórica Aeronáutica en un nuevo proyecto muy ilusionante. Por todo ello, a todos los asociados de ADAR os pedimos vuestra paciencia, ayuda y colaboración a la espera de que en breve fructifiquen estas gestiones en el próximo año 2010 en el que, entre otras cosas, ICARO, el vínculo de nuestra Asociación, alcanza su número 100.

Esta Directiva Nacional os desea unas muy Felices Fiestas y que se cumplan todos vuestros/nuestros deseos en el Nuevo Año 2010.

CARTA ABIERTA A LA ASAMBLEA GENERAL DE 2009

(celestino Díaz)

Estimados compañeros:

Según consta en acta de la Asamblea General celebrada en Benidorm, se leyó un escrito que justificaba mi ausencia y en el mismo aceptaba todos los acuerdos e incluso, en este caso, la negación a mi propuesta. Tal vez, no supe explicar correctamente mi idea de cómo dar continuidad a nuestra Asociación cuando el último aviador inicie su vuelo sin retorno. Si hubiera estado presente en esa Asamblea con mi réplica habría evitado esa errónea interpretación de algunos compañeros que se inserta en acta, y me atribuyen una actitud que no concuerda con mi comportamiento de plena colaboración en ADAR y menos que proponga "un cambio de nombre "a estas alturas". En ese caso, ojalá que todos los afiliados vivan como *Herry Patch*, último soldado de la I Guerra Mundial que murió el 25 de julio ppdo, a los 111 años. Entonces, en buena lógica, nos queda mucho tiempo para meditar cómo nos gustaría que los sucesores de ADAR dieran continuidad a NUESTRA MEMORIA HISTÓRICA.

Como uno de los fundadores de ADAR y con plena convicción en su prolongado futuro, os pido "Contad conmigo".



MIS SERVICIOS PRESTADOS DURANTE LA GUERRA CIVIL EN LA AVIACIÓN REPUBLICANA

(por Modesto Muñoz Ruiz)

Tengo 92 años y antes de que mi memoria empiece a flaquear y borre de mi mente aquellos inolvidables recuerdos de la Guerra Civil Española, deseo memorizar en este escrito los recuerdos pasados en el Ejército de Aviación de la República donde presté mis servicios. Este escrito lo dedico a mis compañeros de la Asociación de Aviadores de la República.

Tenía 19 años cuando se inició la Guerra Civil española y mi vida se desarrollaba sin alteraciones ni pasiones políticas, que no he tenido ni tengo, mi convivir era el de una persona normal dedicada a mi trabajo y pasar mis ratos libres con mi novia Esperanza...

Al iniciarse la sublevación militar por los generales Franco y Mola el 18 de julio de 1936, mi pueblo Azuaya como toda su provincia de Badajoz se mantuvo leal al Gobierno de la República que democráticamente había sido elegido por todos los españoles.

El 24 de septiembre de 1936, mi pueblo, Azuaya, fue ocupado por el ejército sublevado y, una gran mayoría de sus vecinos, entre ellos yo, tuvimos que huir para no sufrir las represalias y el terror que las fuerzas moras que luchaban con los sublevados venían realizando una vez conquistados los indefensos pueblos de nuestra región extremeña.

Mi huida me llevó hasta el pueblo de Peñarroya, ya de la provincia de Córdoba y en este pueblo al siguiente día, sin medios económicos para poder subsistir y previendo que la guerra sería de larga duración y mi reemplazo sería movilizadado en cualquier momento, pensé en ingresar voluntario en el ejército de aviación de la República, primeramente por mi profesión de mecánico y segundo porque en aquellos momentos era el ejército con buenos mandos profesionales militares, muy diferente a los que tenía en aquellos momentos el ejército de tierra en los frentes de guerra, en su mayoría mandos improvisados políticos, hombres sí, muy valientes y audaces, pero desconocedores de la táctica y la estrategia de los militares profesionales.

Pude conseguir que el Comité de Guerra de Peñarroya a quien expuse mi situación de huido de Azuaya y mi profesión de mecánico, que me facilitara un pasaporte para viajar en ferrocarril a Madrid y allí en Cuatro Vientos hacer mi ingreso voluntario. Y, efectivamente, así se realizó.

Ya en Madrid, personado en el Aeródromo de Cuatro Vientos, realicé mi ingreso como voluntario en mi preferido ejército de aviación el día 1 de octubre de 1936 y a los pocos días, teniendo en cuenta mi profesión de mecánico, en unión de otros jóvenes voluntarios de la misma profesión, fuimos trasladados al Aeródromo de Alcantarilla (Murcia)

En ese aeródromo de Alcantarilla, inicié mis servicios de ayudante de un grupo de oficiales mecánicos militares rusos y españoles montando los primeros aviones de caza que enviaba el Gobierno de la Unión Soviética a la República Española para luchar contra el ejército sublevado.

Estos aviones eran tipo POLIKARPOV I-16, muy pequeños y rechonchos, de construcción mixta en madera y metal y con tren de aterrizaje retráctil. Su armamento consistía en dos ametralladoras de 7,7 mm. sincronizadas de disparos a través de la hélice y otras dos situadas en los planos.

Estos aviones se recibían embalados en tres grandes cajones, en uno venía el cuerpo del avión, en otro los alerones y en el tercero el motor, el armamento y el herramental.

Estos cajones eran transportados en barco, de Rusia al puerto de Cartagena, y de este puerto, en grandes camiones, al aeródromo de Alcantarilla, y allí, en uno de los extremos del campo de aterrizaje, eran montados y probados por pilotos rusos pasándolos posteriormente, si era correcto su montaje, a las operaciones de guerra.

En esta situación estuve los primeros meses, hasta que ya estos aviones se recibían en vuelo a través de otros países.

Posteriormente fui trasladado a las oficinas del Estado Mayor de aviación. Estas oficinas estaban situadas en un palacete de una gran finca llamada "La torrecita" junto al aeródromo de Los Llanos de Albacete, finca que pertenecía al Marqués de Larios, y que expropiada por el Gobierno de la República, se había cedido al Aeródromo de Los Llanos para sus servicios auxiliares.

Esta finca tenía un lujoso edificio estilo "palacete" con amplias salas lujosamente decoradas y amuebladas y en una de ellas, en la parte superior de sus paredes se exponían muchas cabezas de ciervos y jabalíes como



trofeos con los rótulos de las altas personalidades de la realeza española, que en sus monterías los habían capturado.

En las salas de este palacete se instalaron las oficinas del Estado Mayor de Aviación de la República que lo comandaban por aquella fecha el Coronel D. Ignacio Hidalgo de Cisneros y un Jefe de Aviación ruso llamado “Douglas” del que dependían los militares rusos que prestaban sus servicios en la aviación española.

Nosotros, el personal, dábamos servicios de guardia en el entorno de la citada finca y en las oficinas usábamos las caballerizas, cocheras y casas de los guardeses, rehabilitadas como dormitorios.

Esta gran finca, por su alta y frondosa arboleda, era utilizada también por el aeródromo para aparcamiento de los vehículos que daban servicio a la Base Aérea, (cisternas, ambulancias, autobuses, coches, etc., etc.) ya que se encontraban más protegidos y amparados de la visibilidad de la aviación enemiga.

Esto confirma que durante todo el periodo de la guerra civil, en ningún momento fue tomado como objetivo para ser bombardeado por el ejército sublevado.

Durante mi permanencia en este servicio ocurrió un hecho que merece ser contado:

Cierta noche, no recuerdo con exactitud la fecha, sobre las doce horas, la aviación enemiga realizó un terrible y sangriento bombardeo de varias horas sobre Albacete capital y el aeródromo de Los Llanos.

En el aeródromo no ocasionaron víctimas ni daños materiales, ya que disponía de unos buenos refugios subterráneos y los aviones estacionados en el campo de aterrizaje sobre los que lanzaron las bombas, eran imitaciones hechas de cartón y madera de los aviones de guerra, previsto para estas ocasiones, pero en Albacete capital muy poblada en aquella fecha de personal huido de pueblos y ciudades, sin refugios ni defensa antiaérea para protegerse hicieron muchísimos muertos y heridos de personal civil (mujeres, personas mayores y niños) ya que los aviones atacantes lanzaban, en pequeños paracaídas, unas bengalas que en aquella noche oscura iluminaban como en pleno día la capital de Albacete, para que fueran más eficaces y destructivos en vidas y edificaciones los objetivos bombardeados.

Coincidió este bombardeo con la ausencia del Jefe de Estado Mayor, Hidalgo de Cisneros. (Se encontraba en Francia gestionando la compra de material de aviación)

El general ruso “Douglas” que comandaba el

Estado Mayor de Aviación, a la mañana siguiente del bombardeo, se desplazó a Albacete capital para conocer “en situ” los resultados de este bombardeo, y quedó tan altamente impresionado de ver tantos cadáveres, muchos de ellos irreconocibles, que inmediatamente como Jefe de Estado Mayor, dio orden de que varias escuadrillas de aviones republicanos efectuaran sobre tres capitales de la retaguardia del enemigo, un bombardeo (no puedo recordar con seguridad si estas tres capitales fueron, Zaragoza, Salamanca y Sevilla).

Al poco de realizarse este bombardeo, un soldado amigo que prestaba sus servicios en las oficinas de “teletipo”, me comunicó reservadamente: “Muñoz, se ha recibido de Valencia un teletipo del Ministro de Marina y Aire, Don Indalecio Prieto, para el general ruso “Douglas”, comunicándole que por haber ordenado bombardear capitales de la retaguardia del enemigo, sin previa autorización del Ministerio de Marina y Aire, se le daba un plazo de 48 horas para que se ausentara de España”.

Mi amigo me volvió a comunicar, que el general “Douglas” le había contestado con otro teletipo en los siguientes términos: ”De acuerdo con su teletipo cumpliré lo que me ordena ese Ministerio, pero el cuadro dantesco de muertos y heridos de la población civil que presencié esta mañana en Albacete, me obligó a contestar a la guerra con la guerra, siento que la guerra la tengan Vds. perdida”

Lo cierto fue, que el general “Douglas” no se volvió a ver por el Estado Mayor y según comentarios, pasados unos años se decía que había sido fusilado en una de las “purgas” que realizó el Jefe del Gobierno ruso, Stalin.

En el mes de noviembre de 1937, ascendí a Cabo del ejército de Aviación y fui trasladado para prestar mis servicios en las oficinas de la 7ª Región Aérea en Albacete, concretamente en la oficina de Armamento y combustible.

Estas oficinas estaban situadas en Albacete capital en un bonito palacete expropiado también al Marqués de Larios, y su planta baja estaba habilitada para las oficinas de la Región Aérea, entre ellas la del Jefe de la Región, Teniente Coronel Carlos Núñez Maza y su comisario político Feliciano Valentín.

Las plantas superiores se destinaban como dormitorios para el personal que prestábamos los servicios de guardia y oficinas de la citada Región Aérea.

(Continuará)



FRANK G. TINKER

La pequeña población (3.500 habitantes) del pueblo de De Witt, Arkansas está en el corazón del delta del río Mississippi, un área conocida por la caza, el cultivo del arroz y la música americana llamada Blues. Está a miles de kilómetros de España y no es conocida por su relación con la Guerra Civil española. Sin embargo, este verano, sábado, el alcalde proclamó el 11 de julio de 2009 como día en honor de un héroe de la Guerra Civil. El Gobernador del Estado envió una carta de saludo y la gente de la ciudad y otros estados americanos se reunieron en torno a una lápida en la que se lee la simple pregunta: “¿Quién Sabe?”

La tumba es la del teniente Frank Glasgow Tinker, Jr. (1909-1939), el piloto norteamericano más exitoso de los que combatieron en el seno de las Fuerzas Aéreas de la República Española. Tinker voló “chatos” y “Moscas”. Se le confirman 6 derribos y 11 más “probables” en combates en Guadalajara, Teruel, Madrid y otros lugares. Tinker creció en De Witt y el sábado más cercano a su centésimo cumpleaños, la ciudad honra a su héroe local.

En la biblioteca pública local, que exhiben el libro de Tinker sobre su combate en España, “Some still live” y el libro sobre todos los aviadores estadounidenses que combatieron en España “Airmen Without Portfolio” de John Carver Edwards. Junto a los libros había un dibujo de Tinker en vuelo y una maqueta de su “Mosca”, CM-023. Todo ello pertenece a la colección permanente de la pequeña biblioteca, y se exhibe de forma destacada para conmemorar el aniversario.

En el cementerio, la tumba estaba decorada con una bandera republicana y la medalla de Icaro enviado por ADAR para la ocasión. Una corona de flores rojas, amarillas y moradas con el mensaje “Para nuestro héroe, el teniente Frank G. Tinker” fue enviada desde Luxemburgo por los hermanos Ioannis y Angelo Mansolas que tanto han hecho para mantener viva la memoria de Tinker con un sitio web muy detallado y diversas ilustraciones que son obras de arte .

Entre los reunidos había dos personas, pertenecientes a la Grand Prairie Historical Society, responsables del evento decididos a asegurarse de que los residentes

de De Witt supieran de la importancia de la lucha de Tinker contra los fascistas: Shirley Mitchell investigó sobre la vida de Tinker y localizó a los mayores residentes que habían sabido de Tinker cuando eran jóvenes y John Cover, el presidente de la sociedad histórica que puso en marcha el proceso.

En la tumba, los participantes recordaron al joven piloto como el hijo de un ingeniero de molino de arroz que había servido tres años como en la Marina de los EE.UU. antes de obtener la admisión en la Academia Naval de EE.UU. (en Annapolis, Maryland), mediante un examen. (La mayoría de los oficiales en la Academia fueron admitidos debido a conexiones políticas y sólo una pequeña minoría se lo ganaban por méritos, como Tinker) Después de graduarse en 1933, la Gran Depresión impidió a Tinker convertirse en un oficial de la Armada y se ofreció como voluntario para la formación de pilotos en el Ejército primero y luego completó su curso en la Armada. (En este momento en los Estados Unidos no existe la Fuerza Aérea como un arma propia) El grupo también recordó que, si bien fue un héroe, Tinker no era un santo y que le gustaba beber mucho y pelear. En 1936, había sido expulsado de la Marina de los EE.UU. y fue en busca de trabajo.

Shirley Mitchell leyó la proclamación del alcalde De Witt Aubrey McGhee que declara el 11 de julio como Día de Frank Glasgow Tinker, Jr., y en una carta del gobernador de Arkansas Mike Beebe recordó que las personas que, “Como piloto de la Fuerza Aérea de la República Española, luchando contra nuestros enemigos de la Segunda Guerra Mundial, antes de los sucesos en Pearl Harbor, el teniente Tinker fue el primer piloto norteamericano en derribar un Messerschmitt 109 nazi”. Añadía el escrito, “Este ‘as’ ofreció sus servicios y sirvió con distinción en contra de los fascistas en España y fue el modelo para uno de los pilotos estadounidenses en el cuento de Ernest Hemingway “Noche antes de la batalla.” Siendo el también un escritor aficionado, él y Hemingway eran amigos que compartían un gran amor por la caza y la pesca. Tinker tenía un especial afecto por



su estado de residencia, Arkansas, y la zona de White River en particular. Como alguien que luchó contra los enemigos de nuestra nación, hizo una valiosa contribución a la seguridad y el bienestar de los Estados Unidos y el mundo entero.”

John Cover, presidente de la Grand Prairie Historical Society leyó la siguiente carta del coronel Joaquín Calvo Diago, presidente de ADAR :

Hoy, 11 de junio de 2009 en esta hermosa tierra nos encontramos honrando la memoria de nuestro amigo Frank Glasgow Tinker. La distancia, esa distancia que Frank junto con otros compatriotas americanos no dudó en salvar para defender la libertad, nos impide estar ahí con vosotros, pero podeis estar seguros de que nuestro espíritu y agradecimiento, el de toda la nación española, se encuentra representado en la bandera tricolor y la medalla que os enviamos para ser depositadas en la tumba de Frank.

Llamar mercenarios a Frank Tinker, “Whitey” Dahl, Orrin Dwight Bell, Derek Dickinson, Jim Allison, Charlie Koch, o Al Baumler entre otros es injusto e incluso ofensivo. Para nosotros no eran soldados de fortuna. Supieron ganarse nuestro respeto como soldados, pilotos y camaradas porque sobre todo amaban la libertad y odiaban el fascismo, ese mismo fascismo que intentó proseguir lo que empezó en España durante la Segunda Guerra Mundial y que fue finalmente detenido por el sacrificio, entre otros, de miles de pilotos norteamericanos . Frank y sus compañeros fueron los primeros que lucharon por la libertad y su valor fue fiel reflejo de los compatriotas que continuaron con su combate sobre los cielos de Inglaterra, la Europa ocupada, Midway, Okinawa, y tantos nombres que llenan de gloria la historia de los pilotos de caza norteamericanos.

La lucha de Frank, como la nuestra, quizás no haya sido reconocida desde un principio. La propaganda nazi y la del dictador Franco se encargaron de ello, vendiendo a la República Española como una dictadura comunista asesina cuando, aunque con errores, era una democracia real y pura, con un gobierno constitucionalmente electo. El primer país libre atacado por el Eje y la única batalla que los aliados no terminaron de la Segunda Guerra Mundial. Hombres como Frank, los voluntarios del Batallón Lincoln o el embajador estadounidense en España, Claude Bowers así lo gritaron, el mismo presidente Roosevelt se lo confesó al embajador: “Nos engañaron, nos equivocamos.”

Los intereses políticos nos sumergieron tras la SGM en una feroz dictadura. Finalmente, nuestro honor como militares fue restaurado y hoy en día los supervivientes tenemos el reconocimiento oficial de militares de la Fuerza Aerea Española y España es un país libre gracias a Frank y a miles de compañeros que entregaron sus vidas en el altar de la libertad.

Que el ejemplo de Frank y de tantos miles de estadounidenses y españoles no quede en el olvido. Enseñad a vuestros hijos y nietos su ejemplo: la libertad y la democracia son unos bienes ganados con sangre y heroísmo, honrad su sacrificio. Los hombres nacimos para la paz y el entendimiento, no para arrebatarnos el bien supremo de la vida.

Por ti Frank. Dios bendiga a América y a España.

Cover entregó, en nombre de ADAR, la bandera y la medalla de Icaro a Marcia Tinker Morrison, sobrina del Teniente Tinker, que había volado desde su casa en California para la ocasión. La Sra. Morrison agradeció a ADAR y al Ayuntamiento y prometió que la bandera y la medalla pasará a formar parte del Archivo personal de Frank Tinker.





William L. Rukeyser, que ayudó a organizar el evento, también había volado desde California. Recordó a los oyentes las contribuciones de otros americanos que lucharon por la República y recordó el hecho de que ellos vieron claramente lo que la mayoría de los estadounidenses no percibían en la época: que la Guerra Civil en España fue el comienzo de una lucha que pronto implicaría a la mayor parte del mundo. También señaló que en 1939 los que habían luchado en España sabían más sobre la lucha contra la Luftwaffe y los nazis que todos los demás. Rukeyser también transmitió el saludo de los hermanos Mansolas de Luxemburgo, quienes instaron a que Tinker sea recordado porque “La gente sólo se muere cuando nos olvidamos de ellos.” Se ha especulado también que, de haber vivido más tiempo, Tinker, habría contribuido a la lucha contra el Eje como lo hizo su amigo el Mayor “Ajax” Báumlér que voló con las FARE y luego se sumó a los “Tigres Voladores” en China y después de Pearl Harbor contra los japoneses en la Fuerza Aérea de los EEUU.

Arkansas es muy cálida y húmeda en el verano y el homenaje en el cementerio fue breve. En honor del amor de Tinker por el cava (que menciona a menudo en su libro) la multitud se trasladó al interior de una parrilla, donde se brindó por el piloto estadounidense de mayor éxito en las FARE con su cava preferido. También vimos un video del “Mosca” restaurado en la FIO, y una maravillosa simulación por ordenador de las victorias de Tinker en el aire que fue preparado por Ernest “Tuckie” Artigas, colaborador de ADAR. Fue un gran éxito con el público. Ambos vídeos utilizan como banda sonora la versión de la banda de Glenn Miller de “American Patrol”, en honor de la Patrulla Americana de las FARE en la que voló Tinker.

La pregunta escrita sobre la tumba de Tinker se refiere a su muerte por arma de fuego en 1939, poco después del final de la Guerra Civil. Sobre su cuerpo encontraron una carta pidiéndole que volara para la Fuerza Aérea china como parte de los “Tigres Voladores” contra los japoneses. Las autoridades determinaron que fue un suicidio, pero es una teoría que tanto la familia como su ciudad natal, rechazan, y hay muchas dudas de acerca de quién pudo haber disparado. Así que la pregunta sigue siendo: ¿quién sabe cómo murió? ¿Quién sabe lo que su carrera de piloto hubiera sido si hubiera vivido más tiempo?

William L. Rukeyser

LA CAJA DE CARTÓN

El otro día buscando
unos papeles antiguos,
que tenía en un rincón
metidos en una caja,
una caja de cartón,
encontré un montón de cartas,
cartas y cartas de amor,
y las volví a releer
con verdadera ilusión.
¿Y que es lo que descubrí?,
sencillamente “el amor”,
ese amor tan sin defectos,
tan ciego, arrebatador,
que tiene los ojos llenos
solo de pasión y amor,
de cariño, de ternura
que esa persona inspiró
y que daría su vida
por evitarla un dolor.
Y luego, al pasar los años
ese amor se terminó
y aparecen los defectos
y llega ese odio feroz,
que llegan hasta matar
al que ese amor inspiró.
¿Dónde están los sentimientos?
¿por qué se acabó el amor?
si la persona es la misma,
“misterios del corazón”.
Ni es tan buena la dulzura,
ni ese odio tan feroz,
me quedo con la dulzura
de esas cartas de amor,
que en esa época tan dura
fueron cariño, ilusión,
que me han hecho revivir
mi juventud que pasó,
vicisitudes y penas
que estaban en un rincón,
metidas en una caja
una caja de cartón.

Fely de las Heras.
Abril. 2009



AVIADORES de la REPÚBLICA en «LA LEGIÓN»



(Viene del número 95)

(V)

Por Gregorio Gutiérrez «Guti»

Efectivamente, al principio de la primavera de 1942, la 1ª Bandera de "La Legión", se trasladó a San Roque (estación) en el campo de Gibraltar. El pueblo de San Roque está cercano a la Línea de la Concepción, pero la estación de ferrocarril San Roque dista del pueblo unos dos kilómetros. Esta línea de ferrocarril es la misma que pasa por Jimena de la Frontera y termina en Algeciras. Alrededor de esta estación se había creado un núcleo urbano, o barriada, que era más importante que el pueblo mismo. Pues bien, nuestro acuartelamiento estaba situado a 1'5 Km. de esta estación y a unos 30 Km. de Jimena de la Frontera. El traslado de todo el personal de tropa, lo hicimos caminando, cargados con todo el equipaje, armamento y munición, en "formación a paso de maniobra". Los oficiales iban a caballo

Lo que iba a ser nuestro acuartelamiento estaba constituido por dos grandes barracones y otras edificaciones auxiliares. Anteriormente había habido una industria para fabricar corcho aglomerado (para aislamiento térmico). Estaba situado en medio del campo, junto al río Guadarranque.

Lo primero que hubo que hacer fueron las letrinas. A unos 50 m. de los barracones se cavaron unas zanjas, de unos 50 cms. de profundidad para alojar los excrementos, a los que después se añadía cal viva.

Aquí teníamos que venir a defecar siempre, de día, de noche, verano o invierno.

Por un puente de madera, se cruzaba el río y se accedía a una magnífica explanada, más grande que un campo de fútbol, muy apropiada para hacer las prácticas de instrucción militar y deporte.

La barriada de la estación de San Roque era muy "animada"; había cuatro bares y muchos establecimientos comerciales pero, sobre todo, bastante movimiento de gente, la mayoría con bultos o paquetes. La llegada de los trenes (con locomotoras a vapor) era un atractivo más. Casi toda la gente de allí vivía del contrabando. Se podía comprar de todo: tabaco, (negro y rubio), café, azúcar, leche condensada, nescafé... etc. etc.

Una gran parte de los vecinos de esta zona trabajaba en el Peñón de Gibraltar. Allí entraban diariamente centenares de trabajadores españoles, a los cuales se les permitía sacar, no sé si diariamente, una pequeña cantidad de artículos de consumo; gran parte de esta mercancía pasaba al mercado de "estraperlo". Además existía el verdadero contrabando de tabaco (de todas las marcas), que

se extendía por todo el litoral hasta Málaga (estaba muy perseguido)

Los legionarios, en nuestro tiempo libre, nos repartíamos entre estos bares; nosotros "los aviadores", solíamos frecuentar el bar "Deli" para charlar y tomar algo. Lo que ocurría es que nuestra asignación era de 2 pesetas diarias que, la verdad, era poca cosa (yo solía recibir de la familia alguna ayuda de vez en cuando).

Los sábados se cobraban las "sobras" (14 pesetas); la mayoría de los legionarios las gastaba ese mismo día o, como mucho, les llegaba hasta el domingo. Como ya expliqué anteriormente, en 1942 se pasaba hambre, la comida que nos daban era mala, y además escasa, por lo tanto era necesario, como ya hicimos en Jimena, meter algo extra al estómago. Nos enteramos que una señora, en el patio de su casa, hacía unas tortas de masa frita que, con un



De izda. a dcha.: Rafael González, Francisco Malagón y Agripino Fernández. En el río Guadarranque a su paso por San Roque. "Guti" está detrás de la cámara



Guti, a la izquierda, con cuatro legionarios vascos de la Plana Mayor

vaso de café con leche, lo vendía a un precio módico. Nos sumamos a la clientela, que empezó a crecer considerablemente.

Poco a poco nos íbamos adaptando a la situación. Había transcurrido casi dos meses desde que llegamos y ya todo funcionaba a “toda máquina”, sobre todo la preparación física.

Todo el personal estaba repartido en la explanada, haciendo instrucción o deporte. La banda de cornetas y tambores también tenía su espacio para ensayar.

Las clases teóricas se daban por la tarde, que solía dirigir el capitán Conejo, de la 2ª Compañía.

Un día el comandante reunió a todos los jefes de compañía y les dijo: “Quiero hacer cabos, pero cabos que sepan redactar un parte. Los que tenemos no saben ni hacer la o con un canuto”; propongan ustedes a los legionarios que estén mejor preparados.

Por la Plana Mayor me eligieron a mí sólo. Malagón y González también fueron propuestos en la 13ª compañía. En total seríamos unos diez aspirantes.

Todos los seleccionados teníamos que ser examinados por un “tribunal” compuesto por los cuatro jefes de compañía, presidido por el comandante don José Rubio Rodríguez. Teníamos que comparecer uno por uno, por lo cual sólo puedo contar mi experiencia. Lo primero: Tuve que escribir un dictado, no muy extenso; después cada jefe de compañía me iba haciendo preguntas sobre ordenanzas militares, historia y organización de La Legión... etc., etc., preguntas muy elementales que yo iba contestando rápidamente sin titubear.

A medida que yo respondía, observé que las preguntas iban subiendo de “tono”, o sea, que no eran preguntas para un cabo, sino más bien para un

oficial. Como mis respuestas eran correctas llegó un momento en que el capitán Conejo “elevó el listón” (éste mandaba la 2ª compañía de ametralladoras y morteros). Las preguntas que me hacía eran sobre su “especialidad”. Yo estaba, de momento, perplejo pero... “acepté el reto”. No solamente contesté a sus preguntas sino que, además, hice una disertación de cómo funcionaban los distintos tipos de ametralladoras y las distintas clases de munición que utilizaban (lo habíamos estudiado en la escuela de pilotos de Kirovabad).

Yo veía la cara de asombro que ponían todos. Entonces interviene el comandante, cambiando el tema: Si usted se encuentra en un lugar, desorientado ¿Cómo se orientaría? Aquí dí una verdadera conferencia sobre orientación, de día, de noche, en bosques...etc.. Al referirme a la brújula, me interrumpe y me dice, creyendo que me iba a “cazar” ¿Qué es lo que indica la brújula? Contesto: La brújula indica el norte magnético, que no siempre coincide con el norte geográfico, hay una pequeña variación que se denomina “delta magnético”; ésta es variable, puede ser más o menos, varía con el tiempo... y actualmente es + 2. (esto lo agregué yo de mi cosecha)

Entonces el comandante me pregunta: ¿Qué ha sido usted en la guerra? ¡Piloto de aviación!. contesto. ¡Salga usted!. Hemos terminado.

En ese momento fue cuando se enteraron de que, entre los legionarios, había pilotos republicanos.

Esto sonó como una bomba entre los oficiales. Ese mismo día, el teniente Lachica, jefe de la 1ª compañía, me llamó y me dijo: Gutiérrez, esta tarde, en el tiempo de marcha, le espero en mi casa para tomar café y charlar un poco. (Los oficiales solían residir en habitaciones alquiladas a la población civil) Me dio la dirección y, efectivamente, me presenté en su casa. Me recibió muy amablemente, acompañado de, quien yo suponía, su esposa, muy simpática por cierto.

Tomamos café y, durante casi dos horas, estuvimos hablando de nuestras actuaciones en la Guerra Civil. Fue una charla agradable que, en días sucesivos se repitió con otros oficiales. El comandante no, jamás me habló de este tema.

Malagón y González también fueron ascendidos a cabo. Julio Muñoz no fue propuesto, pero en cambio consiguió un buen destino; se enchufó en el Juzgado.

Yo, en la Plana Mayor, sustituí al cabo Chaparro en el mando de las transmisiones. Malagón se enchufó en la oficina de la 13ª compañía, que mandaba el teniente Gutiérrez.



Un día el teniente Lachica me llama y me dice: Gutiérrez, le voy a pedir un favor. En la aduana de Algeciras se va a subastar un lote de aparatos de radio. Están expuestos y quisiera saber cual es mejor y hasta cuanto se puede pujar; queremos adquirir dos, uno para mi y otro para... no sé quién. Son de buenas marcas. Elegí un RCA, americano y un Telefunken, alemán. También le dije el precio máximo que se podía pagar por cada uno. Efectivamente los adquirieron y quedaron satisfechos.

Una tarde, tomando una cerveza en el bar "Deli", Julio Muñoz nos comenta: He estado viendo, en la oficina, el expediente de un caso que me ha llamado la atención. Se trata de un muchacho que, durante la Guerra Civil, en 1938, al parecer, se pasó del bando franquista al bando republicano. Cuando la guerra acabó, él declaró que le habían hecho prisionero.

Posteriormente, en 1941, por los motivos que fueran, se alistó a la Legión, como nosotros, pero sospechan de él. Le han interrogado ya dos veces por si le pillan en alguna contradicción. Julio vio que, en el expediente, no existía ninguna prueba. Era necesario advertirle, pero con mucha discreción; Él no se atrevía a aproximarse y lo rehuía siempre.

Malagón se encargó de buscar una ocasión propicia y le dijo que, aunque le presionaran, siempre dijera lo mismo, que le habían hecho prisionero. Transcurrido un tiempo dejaron de acosarle.

Ya en el mes de agosto, el Teniente Ayudante don Miguel Pérez Pombero, jefe de la Plana Mayor, me comunica que me han concedido 15 días de vacaciones.

Es en este viaje cuando se produce la anécdota que escribí en los números 63 y 64 de ICARO, en el año 2000, con el título de "En un lugar de la Mancha"

(continuará)

En la localidad barcelonesa de Santa Margarida y Els Monjos (comarca del Penedés) tuvo lugar el pasado domingo 8 de noviembre un acto consistente en la colocación de la primera piedra de lo que será un Museo Memorial sobre la aviación republicana y la guerra civil en aquella zona. Como quiera que este número ya estaba completo, esta información se ampliará en el próximo boletín.

BIBLIOTECA ADAR BARCELONA Obras adquiridas:

Han aparecido publicados nuevos libros históricos, que si bien se ha tardado algunos años en su puesta a punto, finalmente están a la venta con los siguientes títulos:

Título: JUAN NEGRÍN: Escrito por el historiador Gabriel Jackson. Médico, socialista y Jefe de Gobierno de la II República española.

Título: "La Nueve"

Historia de los militares españoles que motorizados fueron los primeros en liberar París, la capital de Francia que fue el 24 de agosto de 1944 durante la Segunda Guerra Mundial (1939-1945).

Título: CARTAS DE GROSSI. Sariñena Editorial, nos facilita un ejemplar del libro "CARTAS DE GROSSI" publicación de Salvador Trallero, editor, con algún resumen que consideramos interesante.

Una publicación de 159 páginas, con los mas diversos colaboradores y una galería fotográfica de unas 36 fotografías, elegimos al azar página 152, dedicada al que fue uno de los mejores traductores del ruso:

"ANDREU NIN PÉREZ" (El Vendrell 1892- Alcalá de Henares 1937). Maestro de escuela, empezó su militancia política en las filas del republicanismo catalán. En 1913 pasó a militar en la Federación Catalana del PSOE, hasta que en 1919 se afilió a la CNT. Entusiasta de la Revolución Rusa en octubre de 1917, defendió la afiliación de la CNT a la internacional Comunista en el Congreso del teatro de la Comedia de Madrid (1919). Secretario del Comité Nacional de la CNT en 1921; formó parte de la delegación cenetista que asistió en Moscú al Congreso constituyente de la Internacional Sindical Roja. A partir de este momento residió en Moscú, donde ocupó importantes cargos de responsabilidad política y sindical. Regresó a España en 1930. Durante la Segunda República fundó la Izquierda Comunista en España que en 1935 se unificó con el BOC para constituir el POUM, del cual, junto a Maurin, fue uno de sus máximos dirigentes. Tras un cúmulo de actuaciones en mayo de 1937, fue detenido y secuestrado. Teórico brillante, tradujo diversas obras de autores rusos, al catalán, y entre otros libros publicó "Las dictaduras dels postres dies" (1930) y "Els moviments d' emancipació nacional" (1935).

Aparte de este esbozo histórico, si bien extractado en el libro, "Cartas de Grossa" los interesados por los relatos encontrarán novedosas narraciones.

Libros que pasan a enriquecer nuestra biblioteca de A.D.A.R. en Barcelona, con un servicio de consultas:

Martes y jueves de 16'00 a 18'00 de la tarde, no festivos

(S. Fiestas –Barcelona)



HOMENAJE A CUATRO PILOTOS DE LA GLORIOSA EN DARMÓS (2008) Y CANET LO ROIG (2009)

El día 16 de diciembre de 1938 una escuadrilla de Katiuskas volaba furtivamente rumbo al aeródromo de La Sénia ocupado por la élite de la aviación franquista: la Legión Cóndor. Su misión era desbaratar lo bueno y mejor de esta poderosa unidad con el fin de reducir en la medida de lo posible el potencial de la ya inminente ofensiva franquista en Catalunya. De resultados de este servicio fueron derribados por la antiaérea alemana los aparatos del jefe de la 2ª Escuadrilla del Gr. 24 y su punto izquierdo. Como resultado de ello el avión del jefe de escuadrilla se precipitó en punzón cerca de La Sénia, logrando saltar únicamente el observador Rafael Ballester quien fue hecho prisionero, muriendo el piloto jefe de la 2ª Escuadrilla Francisco Gómez y el ametrallador Victoriano Sánchez. El segundo aparato consiguió escapar momentáneamente con un motor destrozado, aunque fue perseguido por los Messerschmitt y derribado en las cercanías del Ebro, en la localidad de Darmós. Al igual que en el caso anterior, solo pudo escapar en paracaídas el observador Ricardo Aresté, quedando entre la chatarra del avión los restos del piloto José López Ricondo y el ametrallador Josep María Fuentes. Aquellos hombres habían quedado en el olvido sepultados igual que los animales, sin señalización alguna por obra y gracia de la criminal amnesia franquista; ahora, a 34 vergonzosos años de la muerte del dictador, había llegado por fin la hora de la digna reparación de su memoria.

Efectivamente, pasados 70 años de aquellos infaustos días, concretamente el pasado 11 de octubre de 2008 tuvo lugar en la localidad tarraconesa de Darmós un homenaje a dos aviadores republicanos muertos en combate aéreo el día 16 de diciembre de 1938. La singladura había comenzado varios años atrás por quien suscribe con la identificación de los restos arqueológicos hallados en Darmós como pertenecientes a un SB-2, a lo que siguió una larga investigación de la que finalmente resultaron los nombres de los tripulantes fallecidos. Una delegación de ADAR, la cual había colaborado con una placa de mármol conmemorativa, acudió al cementerio de Darmós en donde esperaban las autoridades

municipales. La alcaldesa de Darmós Rosa Mª Benedicto y el concejal de cultura Joan Carles Blanch asistidos por los veteranos Simó Fiestas, Joaquim Tremosa, Francesc Pararols y Sebastián Altemir descubrieron un monolito, después de lo cual, Fiestas, Benedicto y Blanch pronunciaron unas cortas y emocionadas frases acerca de la memoria de los aviadores y la necesidad de celebrar estos eventos. Seguidamente se depositaron al pie del monolito unos ramos de flores mientras se producía el preceptivo minuto de silencio en su homenaje al tiempo que ondeaban al viento las banderas de la República y de *les quatre barres*.

Acto seguido la comitiva se trasladó a la localidad de Darmós, en donde se sirvió un refrigerio y se contempló una interesante exposición fotográfica sobre los tripulantes fallecidos y los restos arqueológicos remanentes del Katiuska.

Después de una larga y animada charla entre los asistentes, la comitiva se trasladó a la Fonda Barcelona sita en Mora la Nova, en donde le esperaba una comida de confraternidad. Y así terminó aquella bonita jornada en la que una vez más se cumplió con la digna tarea de reconocimiento a vuestros compañeros muertos en combate.

Sin embargo el círculo no se cerraría completamente hasta que se hiciera *justicia de memoria* con los pilotos fallecidos en aquel mismo servicio en las cercanías de La Sénia, más concretamen-





te en la localidad de Canet lo Roig. Por ello, el que esto escribe junto con el investigador de La Sénia (J.R. Bellaubí) y el vicepresidente (Antoni Valldeperes) de ADAR Barcelona impulsaron un homenaje a Francisco Gómez y Victoriano Sánchez. Al igual que en Darmós, ADAR colaboró con una placa conmemorativa de mármol que fue instalada en el monolito construido por el Ajuntament de Canet lo Roig.

La jornada del pasado 26 de septiembre comenzó en el cementerio municipal de Canet con la inauguración del monolito dedicado a *nuestros* dos aviadores muertos en combate. Simó Fiestas pronunció una alocución en tanto que máximo veterano representante de ADAR allí presente, secundada por el vicepresidente A. Valldeperes, el alcalde de Canet Eleuterio Gimeno y el alcalde La Sénia Víctor Pla . Las autoridades asistentes depositaron los preceptivos ramos de flores al pie del monolito, el cual se encontraba tocado por una gorra de capitán de las FARE y un fragmento de la viga del plano derecho del malogrado Katiuska BK-093. Asimismo al pie del monolito figuraban dignos los rostros de los malogrados aviadores en sendas fotografías enmarcadas. Después de observar el respetuoso minuto de silencio y de hacer entrega de una bandera del Grupo 24 al alcalde de La Sénia, las autoridades dieron por concluida la ceremonia trasladándose la comitiva al municipio de La Sénia, en donde se visitó el imponente Polikárpov I-16 Tipo 10 que están ya finalizando las expertas manos de Josep Ramón Bellaubí. Los asistentes hicieron centellejar los flashes de sus cámaras sobre la masiva figura del avión, el cual monta un motor Shvetsov y una hélice auténticas, además de ser estar pintado en base a colores originales.

Más tarde la comitiva se trasladó a las instalaciones del antiguo Ajuntament en donde pudo contemplar una magnífica exposición de material arqueológico y fotográfico relacionado con el aeródromo. Entre las piezas expuestas destacaremos el buje y mecanismo de paso variable casi enteros de un Messerschmitt 109 de la serie “E” así como un cañón de 20 mm con el que se armaba a estos aparatos. A destacar la maravillosa colección de fotografías relacionadas con el aeródromo en tiempo de guerra de Heribert García. Para finalizar el programa de exposiciones la comitiva se trasladó al aeródromo en donde se conserva una parte del edificio de mando, el cual tiene en una de sus esquinas superiores unas alas de las FARE esculpidas en granito. La comitiva pudo contemplar el refugio anexo al edificio de mando y dos decorados a modo de siluetas “enfrentadas” representando los perfiles de un I-16 y un Me-109, los cuales producen una sugestiva sensación cuando se contemplan a cierta distancia. La jornada finalizó con la inevitable comida de confraternidad en el restaurante “Casa Manolo” de La Sénia.

Después de una jornada como esta se hace inevitable resaltar la necesidad de recordar a TODOS vuestros compañeros muertos en combate, pues la casi totalidad de ellos aun se encuentran enterrados en tumbas anónimas, sin señal alguna de que existieron y murieron por una buena causa. Mientras tanto, ABSOLUTAMENTE TODOS los trescientos y pico aviadores alemanes muertos en España durante la guerra tienen su correspondiente monolito en el que se les recuerda por sus “hazañas”, y ello, contra los tres recordatorios que a día de hoy se han erigido a seis compañeros vuestros. Reflexionad sobre ello, merece la pena.

Isaac Montoya Salamó

DAMOS LA BIENVENIDA A:

Francisco Izquierdo Gómez
(Mislato- Valencia)

* * *

Laura Gassó García (Valencia)

* * *

Pedro López Combarte
(Murcia)



MECÁNICOS DE LA GLORIOSA

2ª parte de Esteban Bruno Cena

Por José Parejo Linares

Durante el tiempo de permanencia en la ESA, estuvo de Instructor-piloto en el "Aeropopular" de Madrid, Sociedad Cultural y de Fomento Aeronáutico. Estas sociedades culturales, no lucrativas, tenían la ventaja de *"considerar como actos del servicio, a los efectos de anotación en sus cuadernos de navegación de las horas de vuelo que realicen, siéndoles abonadas en sus hojas de conceputación"*.

Al terminar la carrera de ingeniero, sus cinco compañeros ingenieros militares, Cerro Palomo y él, son enviados en viaje de fin de carrera por Francia y Alemania. El 18 de julio de 1936, cuando se disponían a salir de París para Berlín, se enteraron de la sublevación militar. Los cinco oficiales decidieron sumarse a los sublevados, y Luís Cerro y él decidieron continuar fieles a la República. Se trasladaron a Bilbao, donde permaneció Luís Cerro, y él continuó para Madrid.

Ante la difícil situación de las provincias del Norte, la República decide enviar aviones y personal. De Getafe parten los Breguet XIX; en uno de ellos, el 11 de agosto de 1936, pilotado por el teniente Esteban Farreras, va el recién titulado ingeniero teniente Esteban Bruno y el cabo mecánico Manuel Novo.

Cuando sobrevolaban la provincia de Palencia tienen una pérdida de aceite y deben realizar un aterrizaje de emergencia en una zona en poder de los sublevados. Incendiaron el avión e intentaron trasladarse a la zona republicana, pero son detenidos, llevados a Palencia y en juicio sumarísimo son condenados a muerte los dos oficiales, siendo fusilados inmediatamente.

En el Registro Civil de Palencia, Libro 131, Folio 123, nº 542 de Sección II dice que falleció el 28-8-1936 *"como consecuencia de heridas de arma de fuego"*.

La aviación republicana dio su nombre a un batallón del frente norte. En el Museo del Aire se encuentra el banderín de dicho batallón que lleva la siguiente inscripción: "Fuerzas Aéreas del Norte. Batallón de Aviación Esteban Bruno".

Al terminar la Guerra Civil su viuda, y sus cinco hijos son evacuados a Rusia. La viuda regresó el 29 de enero de 1953 y sus hijos en 1956. Hemos intentado localizarlos para conseguir alguna foto pero ha sido imposible.

Se da la trágica circunstancia de que el teniente piloto José M^a del Barco, compañero de Bruno Cea de la 6ª promoción de pilotos de tropa, ambos destinados a Marruecos, donde nada más llegar se ganó el Cabo del Barco, la Laureada de San Fernando, también tuvo un trágico final. Al iniciarse la sublevación se encontraba en Cuatro Vientos y *"por negarse a*

prestar servicio contra los sublevados" fue fusilado en septiembre de 1936 en Aravaca (Madrid), días más tarde que su compañero y amigo Bruno Cea. Fueron las consecuencias trágicas de la "guerra incivil".

LUIS CERRO PALOMO

Nació en Antequera (Málaga) el 21 de junio de 1905. Ingresó en la Escuela de Mecánicos de Aviación con la 12ª Promoción en julio de 1925, obteniendo el Título de Mecánico nº 666 en junio de 1926.

En julio de 1928 asciende a Sargento y es destinado a la Escuela de Mecánicos como Instructor.

En 1932 ingresa en la Escuela Superior Aerotécnica, igual que Bruno, y obtiene el nº 1 de la 5ª promoción. Durante toda la carrera realizó un gran esfuerzo para obtener el nº 1 y así demostrar que su ingreso no fue un "gesto político" de la República hacia las clases populares como solían comentar, de forma despectiva, sus compañeros de curso.

Al iniciarse la Guerra Civil se encontraba en viaje de fin de carrera, con Esteban Bruno, como hemos visto en el apartado anterior. Permaneció fiel a la República incorporándose en Bilbao donde fue nombrado Jefe de la Aviación de Vizcaya y posteriormente Jefe de los Servicios de Aviación del País Vasco. Cuando se derrumbó el frente se trasladó a Valencia, llamado por el Gobierno para que informara sobre la caída del norte.

Ascendió a Teniente en noviembre de 1936 y a Capitán en junio del año siguiente *"por los servicios prestados y por hallarse en posesión del título de Ingeniero Aeronáutico"*.

A primeros de 1937 fue enviado a Barcelona como Director de "La Hispano-Suiza", fábrica de motores creada en 1904, de fama internacional, sobre todo después del éxito obtenido por sus motores durante la 1ª Guerra Mundial en la que se fabricaron, en España o bajo licencia, cerca de 50.000 motores. A partir de 1927 también se empezaron a construir aviones totalmente metálicos, primero bajo licencia (HS-30) y desde 1932 un modelo (HS-34) totalmente español que se seguía fabricando y operó en ambos bandos durante la contienda.

Al comenzar la Guerra Civil en Barcelona, los dirigentes anarquistas recurrieron a los métodos terroristas más reprochables, volviendo incluso las armas contra los trabajadores de las otras organizaciones obreras y apoderándose de las principales industrias.

(Continuará)



QUE HECHO ES MÁS RELEVANTE: PISAR LA LUNA O LA VUELTA AL MUNDO EN UNA CARABELA CINCO SIGLOS ANTES

(por Celestino Díaz)

Nuestros antepasados, durante miles de años, debatieron sobre si la Tierra era plana o redonda. Una vez que se llegó a la conclusión de que era esférica se dieron cuenta que podían llegar a un punto geográfico determinado de la superficie terrestre siguiendo una ruta de 180° oeste, cuando los navegantes lo venían haciendo dirección este. Así pronto se percataron de la ventaja que suponía realizar un periplo en dirección opuesta. Entonces Cristóbal Colón en la próxima travesía así lo hizo y cuando llevaba recorrido bastantes singladuras le sorprendía una gran extensión de terreno que le impedía continuar el viaje, y al explorar una gran superficie comprobó que se trataba del continente que más tarde se llamaría América como todos sabemos...

Algún tiempo después, Fernando Magallanes experimentado navegante portugués, se interesó por realizar un proyecto de circunnavegación del planeta tierra y, en tal sentido, el citado plan se lo propuso al gobierno de su país, y éste decidió exponerselo al Rey de España y al ser aceptada la idea, Magallanes se puso al habla con Juan Sebastián Elcano y entre ambos prepararon cinco carabelas y reclutaron 240 marineros. Por sus cálculos consideraron que la vuelta al mundo se podría realizar en unos dos años; por eso, hicieron acopio de provisiones para ese tiempo, pero como quiera que tardaron un año más, el hambre, las enfermedades y otras mil incomodidades fueron sus inesperables compañeros de viaje.

Esta aventura se inicia en el mes de agosto de 1519 y finaliza el 8 de septiembre de 1522. Entre la infinidad de adversidades cotidianas, la más acuciante era la escasez de agua potable y una alimentación inadecuada que producía la carencia de vitamina que determina la enfermedad mas frecuente de los navegantes de entonces: el escorbuto.

Además pronto se reunieron un buen número de roedores que comían sus alimentos, (aunque después la carne de rata era su menú). Y que con el tiempo les sabría como si se tratara de una ternera joven de Ávila. La muerte y el sufrimiento permanecían a su lado. Pero la mayor desgracia surgió en el Océano Pacífico, aguas tranquilas (de ahí le viene el nombre), sin embargo, un fuerte viento produjo un gran oleaje que les obligó a refugiarse en una zona habitada por unos indios, que, inicialmente les recibieron con agasajos y, en la cena aprovecharon para asesinar a Magallanes por envenenamiento.

Ante tal situación se hizo cargo para continuar la ruta Juan Sebastián Elcano, con sólo 18 hombres que resistieron

los embates cada vez más duros, y la única nave que flotaba hasta el final fue la carabela "Victoria".

Elcano fue recibido por el Emperador con toda clase de honores.

Como se trata de responder al interrogante del título, concretaremos con pocas palabras; la distancia de medio millón Km. que separa la Luna de su planeta se realizó con mucho menos sacrificio de los astronautas que 40.000 Km. que circundan la Tierra que tuvieron que salvar aquellos navegantes con una simple carabela.



Después de infinidad de estudios encaminados a ser los primeros en alunizar en nuestro satélite, y después de algún que otro intento fallido, por fin el 20 de julio de 1969, Neil Armstron pisó aquel polvoriento espacio de la luna. Acto que consideramos verídico una mayoría absoluta de los que presenciamos el proceso en el instante de que un hombre colocaba la bandera de EEUU, máxime cuando su contrincante en la carrera espacial, la URSS, lo dio por cierto. No obstante, pronto surgieron expertos que calificaron aquel hecho como un ALUCINANTE o sea, algo que falsea la realidad.

Principalmente un cineasta se atrevió a asegurar que se trataba de un montaje totalmente cinematográfico con un error rotundo como que en una atmósfera tan limpia no se apreciaba ni una sola estrella.

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.

Tomás Pérez Morales	(Cubelles-Barcelona)	19-6-07
Vicente Gandía Muñoz	(Valencia)	2-8-09
Salvador Pomés Centelles	(Francia)	19-0-09
María Amador	(Madrid)	04-10-09
<small>(Vda. de A. Navarro)</small>		



In memoriam VICENTE GANDÍA MUÑOZ

El pasado 2 de agosto nos ha dejado nuestro querido amigo y compañero Vicente Gandía Muñoz, fallecido en su Valencia natal.

Nuestro amigo Vicente ingresó en las Fuerzas Aéreas

de la República después de la trágica muerte de su hermano Ramón, fallecido después de un combate en la costa catalana. Miembro de la 3ª Promoción de alumnos-pilotos que marchó a la Escuela de Aviación de Kirovabad para formarse como piloto, nuestro amigo Vicente ingresó en la 4ª escuadrilla del Grupo 21 que dirigía Antonio Arias Arias en la que combatió hasta que tuvo un accidente en el campo de Santa Oliva (Tarragona). Después fue destinado a la 6ª escuadrilla de Moscas de Francisco Meroño en la que siguió combatiendo hasta el final de la campaña de Cataluña. Al igual que muchos otros miembros de "La Gloriosa", se vió obligado a exiliarse a Francia, donde fue confinado en los campos de concentración de Argelés-sur-Mer y, posteriormente, en el de Gurs, donde estuvo destinado en la sección de Sanidad.

Al ser liberado provisionalmente pasó a la compañía 426ª de trabajadores españoles en la que permaneció hasta la invasión alemana. Vicente se enamoró de una bella chica holandesa, la Srta. de Vries con la que, huyendo de los nazis, inició su vuelta a España con su compañera y su primera hija a través de los Montes Vascos nevados en un viaje plagado de sobresaltos y dificultades que finalizó en la localidad navarra de Ochagavía. Vicente nos contaba con humor este periplo, que no estuvo exento de peligros y problemas que la inteligencia del piloto valenciano pudo evitar sin mayores consecuencias. Afincado en Valencia,

sacó adelante a su familia en los duros años de la dictadura y con la llegada de la democracia obtuvo, como muchos compañeros de ADAR –en la que llegó a ser Presidente de la Delegación de Levante– su reconocimiento como aviador de las Fuerzas Aéreas de la República.

Siempre permanecerá en mi recuerdo la imagen imborrable de Vicente Gandía en la última Asamblea Nacional de ADAR en Benidorm. Pese a su delicado estado de salud, quiso hacer acto de presencia para, junto al resto de sus compañeros, insuflarnos el ánimo y la confianza a los presentes para que la Asociación de Aviadores de la República consiga sus objetivos.

Querido amigo Vicente, donde quiera que estés, recibe el agradecimiento de ADAR y el mío propio y que sepas que te echamos mucho de menos.

CARLOS LÁZARO

APORTACIONES VOLUNTARIAS AL BOLETÍN «ICARO» AÑO 2009

70	Madrid	J. Aparicio Alonso	10,00
71	Tres Cantos	Juana Díaz Mora	20,00
72	Madrid	C. Lázaro Ávila	10,00
73	Madrid	A. Montero Roncero	10,00
74	Madrid	D. Oñoro Escolar	30,00
75	Silla	Adela Delgado Romero	10,00
76	Madrid	M. Muñoz Ruiz	30,00
77	Valencia	J. Novella Cortés	10,00
78	Montmeló	D. Gesalí Barrera	35,00
79	Madrid	C. Lázaro Ávila	20,00
80	Valls	S. Altemir Altemir	200,00
81	Madrid	Antonia Matarredona	50,00
82	Barcelona	Julia Esteban Viera	50,00
83	Rubí	J. Centellas García	20,00
84	Barcelona	A. Vilella Vallés	100,00
85	Barcelona	Roser Guinovart	50,00
86	Santander	M. de Miguel Montañés	30,00
87	Madrid	A. Lozano Picazo	20,00
88	Madrid	Aurelio Lozano	20,00
89	Argamasilla	H.Cano Serrano	40,00
90	Argamasilla	Mª Reyes Gómez Tebar	40,00
91	Italia	Angelo Emiliani	10,00
92	Madrid	J. A. Calderón	60,00

(de investigación archivo)

2009

XIII JORNADAS DE ESTUDIOS HISTÓRICOS AERONÁUTICOS

Las Organizaciones Aeronáuticas Nacionales e Internacionales

27, 28 y 29 de Octubre de 2009
Casa de América, Madrid