



ICARO

BOLETÍN INFORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN
DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

NUEVA ÉPOCA Nº 105 - JULIO 2011 - PUBLICACIÓN TRIMESTRAL

COMIDA DE CONFRATERNIDAD



**Asociación de Aviadores
de la República**

Benidorm, 21 de Mayo de 2011



SUMARIO

- Editorial 2
- Agradecimiento público de la Asamblea de de ADAR a la Fundación AENA 3
- Acta de la Asamblea General Ordinaria 4
- La Generalitat de Catalunya otorga la Creu de Sant Jordi a ADAR..... 6
- Memoria humanitaria de ADAR..... 7
- La última carta: El sargento piloto Pinar Marsans..... 9
- Homenaje anual de ADAR a todas las víctimas de la Guerra Civil..... 13
- El sueño de Ícaro 14
- Allá por los años 30. Poesía de E. Greciano 15
- Actos y noticias bibliográficas 16
- Damos la bienvenida. Nuevos socios..... 16
- Crónica de un viaje a la URSS 17
- Donativos al boletín ICARO 19
- Se fueron. Relación de compañeros fallecidos 19
- Pendiente 16
- APendientea..... 17
- Pendiente 18
- Pendiente 19

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: 500 ejemplares.

Portada: Comida de Confraternidad. Benidorm, mayo de 2011

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 105. Julio 2011

Apartado de Correos: 20.166

28080 Madrid - Tel.: 91 593 91 68

www.adar.es

adar@adar.es • secretaria@adar.es

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

EDITORIAL

Estimado Amig@s:

Este ejemplar de ICARO es un reflejo de la pujanza que va adquiriendo nuestra asociación y que se viene reflejando en diversos aspectos. En primer lugar, el reconocimiento a la labor democrática que ADAR realizó en el pasado, lo que le ha supuesto recibir la Cruz de Sant Jordi, máxima condecoración civil que otorga la Generalitat de Catalunya (recordemos que meses atrás también recibió la Medalla de Oro de la ciudad de Barcelona).

En segundo lugar, la paulatina difusión que está teniendo la historia de La Gloriosa entre la sociedad española gracias a nuestra web y, desde el mes de abril, a la exposición Aviadores de la Republica, que fue patrocinada por la Fundación Aena. Como podréis ver, en la pasada Asamblea Nacional, todos los miembros de la Asociación, a través de la Directiva Nacional, expresaron su sincero agradecimiento a D. Juan Lema, Presidente de Aena, y Dña. Teresa Díaz Caneja, Directora Gerente de la Fundación Aena y al resto de su equipo, por su decidido apoyo en la promoción de esta exposición que ha sido donada a ADAR para que pueda cumplir con sus fines de difusión de la memoria histórica aeronáutica de la Aviación de la República. A partir de este verano, la exposición se exhibirá en varias localidades de España (Llanes, Alicante, Barcelona, etc,...) y os informaremos tanto en el ICARO Digital como en la propia web.

Por último, nos insisten para que pongamos en conocimiento la labor social y humanitaria que está llevando a cabo nuestra Asociación al ayudar a los familiares que se ponen en contacto con nosotros solicitando información sobre familiares de la Aviación de la República en paraderos desconocido. En el Acta de la Asamblea se aportan casos que están saliendo a la luz, por lo que, a partir de ahora, daremos noticias en ICARO de aquellas peticiones que, con mucha paciencia, hemos podido resolver satisfactoriamente y cuyas biografías se están subiendo paulatinamente a la web.

No queremos cerrar este editorial sin dejar de recordaros que todas estas actividades se realizan gracias a la colaboración de todos vosotros, por lo que esta Directiva Nacional se congratula a la hora de mostraros su más sincero agradecimiento. Os deseamos un buen verano.

La Directiva Nacional

EL HORARIO DE VERANO ES:

JULIO DE LUNES A JUEVES: DE 9 a 14 h.

**AGOSTO SE CIERRA
POR DESCANSO DEL PERSONAL**

SEPTIEMBRE del 1 al 15: de 9 a 14 horas

A partir del 15 de septiembre:
lunes y martes: de 16 a 20 horas

Miercoles y jueves: de 9 a 14 horas

AGRADECIMIENTO PÚBLICO DE LA ASAMBLEA DE ADAR A LA FUNDACIÓN AENA



Gregorio Gutiérrez, Juan Ignacio Lema Devesa y
Carlos Lázaro

Es para mi un privilegio ejercer hoy de portavoz de ADAR para transmitir nuestro profundo y más sincero agradecimiento a la Fundación AENA, patrocinadora del primer homenaje público de la España democrática a los miembros de las Fuerzas Aéreas de la República.

Durante la inauguración de la exposición en la que se materializó el citado homenaje, fuimos honrados con la presencia del Presidente de AENA, D. Juan Ignacio LEMA y de la Directora Gerente, Doña María Teresa DIAZ CANEJA, quienes a su vez tuvieron la oportunidad de ser testigos directos de la profunda gratitud de nuestros mayores y de sus descendientes.

Quiero destacar que la Fundación AENA se comprometió en octubre 2009 a aportar 50.000 € para patrocinar el citado evento. Pese a ello, la institución no dudó en incrementar su contribución hasta los 74.000 € que fueron necesarios para que los actos tuvieran una calidad y un prestigio dignos de los merecimientos de la Aviación de la República. La Fundación AENA financió el diseño y la fabricación de expositores, vitrinas, paneles, catálogos y trípticos, la televisión, la gráfica, además del alquiler de la sala del Circulo de Bellas Artes y del catering de inauguración.

Para aquellos que no tuvieron la oportunidad de visitar la exposición, recordaré brevemente que consta de 25 paneles (por las dos caras) con numerosas fotos, tres expositores horizontales en los que se exhiben objetos y documentos, una vitrina vertical con un maniquí ataviado con un traje de aviador republicano, y una pantalla para la proyección de un pequeño reportaje. Todos los

elementos gozan de una iluminación con proyectores individuales, y el conjunto resulta realmente muy vistoso.

Hay que añadir que la exposición ha tenido una gran repercusión y que en estos momentos, está preparada para iniciar una gira itinerante por España. A fecha de hoy, ha sido solicitada por Asturias (Gijón y Llanes), por la Universidad de Alicante, Barcelona (en colaboración con AENA), por Ciudad Real y Segovia.

Pues eso no es todo: la generosidad de la Fundación AENA no se ha limitado al patrocinio global del homenaje de Madrid, sino que se extiende a la donación de la exposición a ADAR, permitiéndole con ello proseguir con su labor de difusión de la historia de *La Gloriosa*, y proporcionándole al mismo tiempo una fuente de recaudación indispensable para que el esfuerzo de valorización y divulgación permanente resulte sostenible.

Nada de todo ello hubiera sido posible sin el fervoroso compromiso de D. Juan Ignacio LEMA y Doña M^a Teresa DÍAZ CANEJA y sin la valiosísima e ilusionada entrega del equipo de gestión de la Fundación AENA. Reitero mi enorme satisfacción por ser la portadora de la expresión de la intensa gratitud de la Asociación de Aviadores de la República.

No puedo ni quiero terminar, sin hacer extensivo dicho agradecimiento por sus desvelos y eficaz dedicación al comisario de la Exposición, CARLOS LÁZARO, así como el trabajo de montaje y realización del catálogo a cargo de CARLOS LÁZARO y ROBERTO PANDO.

Rosa Sanz Miguel. Vicepresidenta de ADAR.



Doña Teresa Díaz-Caneja, Juan Ignacio Lema Devesa,
Carlos Lázaro y Gregorio Gutiérrez



Acta de la Asamblea General Ordinaria celebrada el 21 de mayo de 2011

MESA:

Gregorio Gutiérrez, Angel Sanz, Ernesto Marimón,
Antonio Vilella, Rosa Sanz y José Luis Figueroa.

Acta de la Asamblea General Ordinaria celebrada, el día 21 de mayo de 2.011, en el Salón del Hotel Meliá Benidorm, sito en la Avda. Dr. Severo Ochoa, 1, de Benidorm (Alicante). Siendo las 11'15 horas se abre la sesión. Presiden la Mesa los compañeros arriba citados, siendo 50 los asistentes. A continuación se pasa a leer el:

ORDEN DEL DIA

- 1º.- Lectura y aprobación, si procede, del Acta anterior.
- 2º.- Informe de la Directiva Nacional.
- 3º.- Informe Económico, Balance del año 2.010.
- 4º.- Preguntas y proposiciones.

En primer lugar, se guarda un minuto de silencio por los compañeros fallecidos a lo largo de este año.

PUNTO 1º

Lectura y aprobación, si procede, del Acta anterior.

El Secretario, José L. Figueroa, da lectura al Acta de la Asamblea anterior de fecha 22 de mayo del año 2.010, que se aprueba por unanimidad.

PUNTO 2º.

Informe de la Directiva Nacional.

Rosa Sanz, vicepresidenta, informa a los presentes sobre las diferentes novedades que a lo largo de este año han tenido lugar en la Asociación. A saber:
Como ya en su momento se comunicó a través del boletín ICARO 104, se ha vuelto a tener sede fija en Madrid, su dirección es Avda. Donostiarra, 18, 7º, Pta. 5ª, 28027 Madrid.

Rosa Cano informa sobre el boletín digital, que fue una idea de Alberto Limón y de ella misma. Este boletín nace con la idea de comunicar con mayor rapidez noticias e información, actos, etc.,

a los asociados y simpatizantes que tienen correo electrónico. Ya se han emitido dos números.

Solicita a los presentes que, si se enteran de alguna noticia o acto que se relacione con la aviación republicana que pueda interesar a los socios se comunique a través del correo electrónico del boletín digital para hacérselo llegar al resto de los socios. La dirección de este e-mail es: aviadoresdelarepublica@gmail.com.

Rosa Sanz agradece públicamente a AENA por su apoyo y colaboración para la realización de nuestra exposición "Aviadores de la República". ste discurso se publicará íntegramente en el próximo ICARO. Así mismo, Rosa Sanz destaca el tremendo esfuerzo y dedicación de Carlos Lázaro en todo el desarrollo de esta exposición.

Se agradece al socio Xerardo Rodríguez, las gestiones que hizo para que el Presidente de Aena recibiera al Presidente de la Asociación Gregorio Gutiérrez, a Carlos Lázaro y a él mismo. En dicha entrevista se le expuso las dificultades por las que estaba pasando ADAR y las posibles ayudas o subvenciones que la Fundación Aena podía facilitar a la Asociación.

Antonio Vilella informa a los presentes de que, en julio del año pasado, el Ayuntamiento de Barcelona concedió la Medalla de Oro al mérito civil, a la Asociación de Aviadores de la República. Así mismo y, en este caso, La Generalitat de Cataluña en un acto celebrado el pasado mes de abril, concedió la Cruz de Sant Jordi a la Asociación de la Aviación de la República en honor a sus miembros y a su historia. También comunica que el próximo 18 de junio en la ciudad de Gandesa y como en años anteriores, tendrá lugar la ofrenda floral en el monolito en honor a las víctimas de la Guerra Civil.

También A. Vilella tiene un emotivo recuerdo para el compañero ya desaparecido Joaquín Calvo, resaltando la gran labor que a lo largo de todos los años de existencia de la Asociación, ha desempeñado, como secretario y como Presidente.

Hace entrega de una válvula del motor de un avión Savoia que fue derribado en Cataluña y un reportaje fotográfico de cómo quedó y sucedió el derribo del aparato. Esta donación es para el fondo histórico de ADAR.

Josefina Castañeda informa sobre la exposición

llamada “Vallecas Bombardeada” que tuvo lugar a lo largo de diciembre y enero en el Centro Cultural de Vallecas. En el documental realizado se entrevistó a Angel Sanz que iba relatando sobre su niñez y juventud en el barrio.

Rosa Sanz comunica a los presentes que el 23 de octubre a las 10 de la mañana tendrá lugar el homenaje y la inauguración de la avenida de las columnas que se ha hecho en el que fuera campo de concentración de Gurs (Francia) en homenaje a todos los exiliados de la guerra civil española. Se intentará organizar la asistencia a dicho acto para aquellas personas que estén interesadas en asistir.

Gregorio Gutiérrez fue invitado a participar, e intervino, en un acto celebrado en la Facultad de Ciencias Políticas. El tema fue sobre la memoria histórica y en el proceso que tuvo que hacer en aquella época para que él llegara a realizar un curso de piloto de la República en Rusia.

Roberto Pando informa de la evolución de la página web a saber: en el año 2010 ha tenido 1.760,00 visitas, se han descargado unos 767.000 boletines Icaro Las memorias de J. Altemir Altemir se las han descargado 5.858 personas y se han recibido infinidad de consultas sobre búsqueda de familiares, etc. etc. En lo que va del año 2011 ya se han recibido noventa mil visitas en la página web y 300 consultas de investigación y debido al trabajo que ha realizado por la exposición, se está retrasando.

Se ha creado dentro de la red social una línea a la que hasta estos momentos se han asociado 267 personas en el equipo de investigación.

Hemos sabido que en una fosa común del pueblo de Torreal- Zaragoza, se han encontrado enterrados a los miembros de la tripulación del Katiuska BK-110. Se han podido identificar y son: Ramón Casanellas, Manuel Jerez y Emilio Fuentes, que estaban enterrados sin identificar.

Meses atrás, se recibió la noticia de que en el pueblo de Ágreda- Soria, se había abierto una fosa común, en la que había unos fusilados y entre ellos dos cuerpos de unos aviadores (Antonio Soto Romero y Luis Filogas) con toda su documentación. Ya están identificados. Se habían estrellado en la zona. Se está tratando de localizar a los familiares.

Manuel del Río, responsable del archivo histórico de la Fundación Progreso y Cultura, informa de que el cuarto tomo de los libros “Alas de libertad” se presentará en julio en la Sede Social de UGT – Avda. de América – Madrid. En este cuarto libro se recogen las experiencias, testimonios y vivencias de otros tres miembros que pertenecieron a la Aviación de la República.

Cristóbal Lanz habla del documental que se ha realizado sobre la vida, trayectoria e inventos del Capitán de Aviación Virgilio Leret (inventor del motor turbo-reactor). La realización de este documental ha sido posible gracias a las subvenciones de la Fundación Aena y Euskal-Televisa.

Este año se le hizo un homenaje a Clara Rosén, que fue traductora en la Escuela de Kirovabad. Se proyecta un documental muy interesante en el que se ve a Clara comentando las anécdotas de los alumnos en la escuela y cómo era la vida en ella.

Mercedes Caldevilla lee una carta que ha enviado Clara en la que lamenta no poder estar debido a los achaques propios de su edad. Y lee una semblanza tanto de Clara como de su marido.

Se le entrega a Clara Rosén una placa de agradecimiento y reconocimiento, que recoge Mercedes Caldevilla en su nombre.

PUNTO 3º

Informe económico y Balance del año 2010

El Balance económico del año 2010, lo han recibido todos los asociados, puesto que se les envió junto con el ICARO, en el mes de abril. Como en años anteriores, refleja los movimientos de ingresos y gastos. Como cada año, desde hace ya un tiempo, los ingresos son menores, pues cada vez disminuye el número de asociados. Con respecto a los gastos se han incrementado algo más y se observa que el año 2010 ha generado un déficit de 1.545,10 € .

Con motivo del cambio de oficina, se han generado una serie de gastos extraordinarios: fianza (la equivalencia a tres meses de alquiler), transporte por traslado de todos los enseres de la oficina y otros gastos originados por el cambio. El alquiler de dicho local es de 666,00 € mensuales.

Asimismo y con motivo de la exposición, ha habido otros gastos extraordinarios. A saber: transporte por traslado de la exposición, fianza y alquiler de un local para guardarla de momento, etc., etc.,

Y no habiendo más asuntos que tratar, se cierra la sesión siendo las 13 del día más arriba indicado.

Vto. Bº

El Presidente



Fdo. Gregorio Gutiérrez

LA GENERALITAT DE CATALUNYA, OTORGA LA CREU DE SANT JORDI A ADAR

La Creu de San Jordi, es el máximo galardón que puede recibir una persona entidad por parte de la Generalitat de Catalunya, pretende realzar aquellas personas ó entidades que con su actividad diaria y sostenida a lo largo de los años, son merecedoras del reconocimiento colectivo de Catalunya.

El pasado 27 de Abril del 2011, la ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA, representada por el Presidente de la Agrupación Catalana-Norete-Balear D. Antonio Vilella Vallés, recibió de manos del Presidente de la Generalitat de Catalunya el Excelentísimo D. Artur Más y del Consejero de Cultura D. Ferran Mascarell, la Creu de San Jordi Colectiva. También asistieron a este entrañable acto una representación de antiguos aviadores, acompañados por las nuevas generaciones de ADAR.

Se habló de la aviación en general y particularmente del importante papel que desempeñó la Aviación de la República, en defensa de la democracia de 1936 a 1939., remarcando la constante labor llevada a cabo por ADAR, desde su Asamblea General celebrada el 17 de Julio de 1978., y su primera Junta Directiva formada por D. Jaime Mata, D. Crispin Martinez, D. Leocadio Mendiola, D. Gil Guerola, D. Gerardo Lecha D. Augusto Lecha y D. Antonio Vilella.

Después de casi 33 años de trabajar para difundir la memoria histórica y la aeronáutica en general, comprobamos el firme camino trazado, estamos

obligados entre todos, a seguir con nuestra tarea, para consolidar este esfuerzo colectivo, ahora reconocido con la Creu de Sant Jordi.



Recepción en el patio del edificio de la Generalitat



Artur Más, haciendo entrega de la placa a Antonio Vilella



Roser, Antonio Vilella, Antonio Valdeperes y Simón Fiestas.

MEMORIA HUMANITARIA DE ADAR: HISTORIA DE MARIO VALLEJO PALACIOS “METRALLA”

Desde hace unos años el Grupo de Investigadores de ADAR está ayudando a diversas familias de aviadores republicanos a conocer el paradero de sus familiares. Es una labor de la que no se está dando conocimiento en ICARO porque son varios los casos que culminan felizmente y que se complementan con la publicación de su biografía en la web (www.adar.es). En esta ocasión, se ha podido reconstruir la vida y muerte de un ametrallador de Katiuska gracias a la colaboración de familiares de Mario Vallejo y socios de ADAR (Lorenzo Marina y Alberto Limón). Exponemos a continuación el resultado de esta investigación (Redacción de ICARO).

Sergio y Paloma Vallejo, sobrinos del protagonista de esta historia, nos han comunicado que su tío Mario Vallejo:

Nació en Madrid, el 21 de enero de 1915, hijo de Fructuoso Vallejo Ezquerro y Epifanía Palacios García, domiciliado en la calle Andrés Mellado nº 5. El joven madrileño cursó estudios en el Instituto Cardenal Cisneros y se afilió a la FUE en 1932. En 1935 ingresó en la Escuela Superior Veterinaria de la Universidad de Madrid cuyos estudios fueron interrumpidos por la sublevación militar de julio de 1936.

Es muy probable que, por su formación posterior, Mario opositara para ingresar en las Fuerzas Aéreas de la República como piloto-aviador pero tan sólo podemos confirmar que ingresó en la Escuela de Armeros de Los Alcázares (Murcia) de la que se licenció con el empleo de Sargento Ametrallador-Bombardero en agosto de 1937, siendo trasladado a la 3ª Escuadrilla del Grupo 24 de Tupolev SB-2 Katiuska, donde fue conocido por el apodo de “Metralla”. Con esta escuadrilla entró en combate y fue herido en una pierna, siendo enviado a un hospital, aunque conservó una ligera cojera; tras su convalecencia disfrutó de un breve permiso familiar antes de incorporarse al frente en la batalla de Teruel. El 12 de enero de 1938 se encomendó a la 3ª Escuadrilla el bombardeo de concentraciones enemigas sobre Monreal del

Campo, Caminreal y Calamocha. Según un oficio recibido de Fuerzas Aéreas, el avión de Mario Vallejo fue abatido cerca de Mosqueruela por el ataque de cazas enemigos, falleciendo, al parecer, toda la tripulación; ese mismo día Mario Vallejo Palacios fue ascendido por méritos de guerra al empleo de Teniente a título póstumo.



Gracias a Lorenzo Marina, socio de ADAR que nos ha puesto en relación con la familia Vallejo haciéndonos llegar diversa documentación, se ha podido completar la información relativa a este servicio gracias al testimonio de otro socio, Alberto Limón:

Mi padre, Pascual Limón Escudero, era el Sargento armero que tenía a su cargo y atendía personalmente, precisamente ese avión, el [Tupolev SB-2 nº 36], el mismo día en que se produjo su derribo. Salieron, creo, de Villafamés e iban a una acción que se efectuaba sobre el frente de Teruel. Yo he visto datos del derribo del avión referidas al 31 de diciembre del 38 sobre Puerto Escandón por fuego antiaéreo, y ahora, por la referencia que aporta Lorenzo [Marina] de este familiar de Vallejo, parece que hay datos de ese mismo derribo en Mosqueruelas, que está un poco más al Este, por una acción de los cazas nacionales y del fallecimiento de Mario Vallejo el día 12 de enero. En años posteriores, [Domingo] Bonilla, ametrallador y también compañero de la 3ª que se quedó en Rusia después de la guerra, le comentó a mi padre, en un viaje que hizo la Asociación allí, que él, Bonilla, que estuvo en la acción de ese día, había sido testigo de la feroz acción de los cazas en ese día.

Por mi padre sé que la tripulación más habitual de ese avión 36 (dentro de lo que pueda ser habitual en la guerra) estaba formada por el piloto, Antonio San José, el observador Eulogio de María y el ametrallador, del que mi padre no recuerda el nombre pero sí que le llamaban “el francés”. Ya nos gustaría también conocer el nombre completo de este ametrallador.

Pues bien, ese día, en el momento del despegue, mi padre comprobó que la tripulación había cambiado. Él era amigo personal de Antonio San José, al que profesaba un gran cariño, y le comentó a Antonio, al ver la tripulación que le correspondía en ese servicio -un observador que acababa de salir de la escuela y sin experiencia (posiblemente Ramón Marsala) y un ametrallador que acababa de llegar del hospital convaleciente de una herida (probablemente Mario Vallejo) -“Antonio, que vas solo”. Mi padre en un momento determinado estuvo a punto de sustituir a Mario Vallejo para subir él mismo de ametrallador, pero finalmente no pudo hacerlo.

Después de eso, mi padre no volvió a saber nada de ninguno de ellos. De San José por su puesto, pero de Marsala y de Vallejo menos aún, ya que ni siquiera los conocía.

Personalmente, y creo que también en nombre de mi padre, sí nos gustaría saber dónde cayó esa tripulación y si fuera posible, al igual que a este familiar de Vallejo, saber dónde los enterraron finalmente. El hecho de que hayamos tenido referencias del fallecimiento de Mario Vallejo, posterior a ese día de Diciembre nos ha llamado la atención y abierto la posibilidad de pensar que al igual que Vallejo, también San José hubiera resultado

herido y no muerto como siempre pensó mi padre. Pero lamentablemente no podemos aportar mucha más información que ésta que ya comentamos.

Por tener algún detalle más, quisiera decirle a ese familiar de Mario Vallejo, que en la exposición de Aviadores de la República que ha tenido lugar en el Círculo de Bellas Artes, en la foto en que salen los pilotos de la tercera escuadrilla, mi padre reconoció a varios de ellos y en especial la foto de Antonio San José (segundo por la izquierda con los guantes debajo del brazo) que es el piloto con el que cayó su tío Mario.

Por último, Sergio Vallejo nos ha comentado: Ahora tengo más claro que el avión sí cayó en las cercanías de Mosqueruela (Teruel), y que existe un lugar en donde reposan los restos de los aviadores. Se ha localizado una página web del SICAP, organismo del Gobierno aragonés dedicado a la memoria histórica, donde se señala la existencia de unos restos de aviadores republicanos en el cementerio de Mosqueruela.

Desde ICARO esperamos que se pueda confirmar que dichos restos pertenezcan a la tripulación de ese Katiuska.



Vallejo (con gorra y pipa) junto a sus compañeros

LA ÚLTIMA CARTA: EL SARGENTO PILOTO PINAR MARSANS

(1ª parte)

David Íñiguez

Esta es la historia personal y familiar, pero al mismo tiempo común, de uno de tantos jóvenes del colectivo de pilotos republicanos a quien la guerra segó su vida. Todo da comienzo cuando hacia el año 2006 un estudiante de un colegio de Barcelona se ponía manos a la obra para realizar un trabajo en el que trataba de reconstruir la historia familiar de su tío abuelo, aviador de la República. El alumno, Gerard Pinar, sacó una buena nota en el trabajo, pero el verdadero premio fue el interés que despertó a su padre, Manel Pinar y sobrino del aviador. A partir de aquel momento el gusanillo de la historia aún no ha abandonado a éste último. Y por ello a inicios de este año hacía acto de presencia en la sede social de ADAR en Barcelona, intrigado por saber qué fue de su tío y por mostrarnos los datos que poseía de él. Este familiar, con quien hemos consolidado una grata relación de amistad, había contactado previamente con la Asociación, gracias al Facebook de ADAR. Aquí arranca una historia que vincula a un sobrino que nos aporta datos de su tío piloto, mientras por su parte, la Asociación trata de ayudar a documentar y contextualizar la vida del joven aviador catalán, el sargento piloto Vicente Pinar Marsans, fallecido durante la guerra. Tras escuchar este nombre —que a algunos nos sonaba

de mucho— Manel nos mostró la documentación, el legado familiar que conservaba de su tío, muerto en circunstancias no muy esclarecidas un 13 de marzo de 1938.

QUIÉN ERA EL MALOGRADO PILOTO

Gracias al estimado Manel —siempre bendecimos la llegada de un familiar que nos incita a investigar— sabemos que su tío paterno Vicenç Pinar nació en Barcelona un 22 de agosto de 1917 en el seno de una familia modesta de trabajadores ascensoristas, en el popular barrio de Sant Antoni. Pinar estudia en la Escola Industrial de Barcelona y con el inicio de las hostilidades se inscribe en la convocatoria para el curso de pilotos de la aviación republicana. De hecho, supera las pruebas de acceso y es trasladado a la URSS para realizar el curso de piloto en Kirovabad, en la 1ª expedición, que encabeza Manuel Cascón Briega. Vicenç Pinar será nombrado sargento piloto el 30 de abril de 1937 (según consta en el Diario Oficial 182 del 30 de julio de 1937) y se integraría en la 4ª escuadrilla de Chatos del Grupo 26 dirigida por el capitán Ladislao Duarte Espés, formada en Sabadell a comienzos de 1938. Pero desde su regreso de la URSS Vicenç vuela en diversos frentes, hasta el fatídico 13 de marzo. De hecho, cuatro días antes del triste desenlace, el ejército franquista había desencadenado

una de las más duras ofensivas contra la República, la ofensiva de Aragón, en la que confluyeron diversas circunstancias adversas para el total hundimiento del frente gubernamental en aquel extenso territorio. El esfuerzo en la conquista republicana de Teruel y en su posterior defensa y pérdida, habían consumido buena parte de las energías y recursos de las tropas republicanas. Además, el frente aragonés no había sido dotado de defensas en profundidad y carecía de armamento, especialmente artillería y morteros. Frente a estos déficits, debemos añadir el potencial del enemigo que por primera vez en España aplicaría una auténtica “Blitzkrieg” o guerra



Vicente Pinar entre su novia Pepita y la madre de ella.

relámpago en tierras aragonesas. El uso en masa de una potente fuerza artillera con piezas de todos los calibres como preparación del asalto y las numerosas fuerzas mecanizadas, coordinadas con una poderosa aviación de asalto, provocaron una auténtica debacle entre las filas republicanas en la extensa planicie aragonesa. Por su parte, la aviación republicana, debilitada igualmente por el esfuerzo de Teruel y tras largo tiempo sin recibir nuevos aviones, sólo pudo mantener sus acciones de ametrallamientos y combates a la defensiva, mientras retrocedía de aeródromo en aeródromo, siendo bombardeados los campos de aviación de *La Gloriosa* por la proximidad del frente. En líneas generales, este es el contexto bélico en el que iba a dejar su vida un joven piloto que no llegó a cumplir los 21 años.

Pero volvamos al presente. Nuestra principal preocupación como historiadores e investigadores vinculados a la asociación consiste y consistirá, siempre en la medida de lo posible, en dar respuesta a las demandas de información de un familiar interesado en conocer qué pasó con su padre, tío o abuelo. Es por ello que para saber lo sucedido aquel funesto 13 de marzo de 1938 sobre un aeródromo aragonés, debemos recurrir a todas las fuentes posibles: estudiar la documentación de la época que conserva la familia; contrastarla con la que ya conociéramos; y a su vez, revisar aquellas fuentes bibliográficas que pudieran aportarnos algún dato más sobre este desdichado episodio. ¿Nuestro objetivo final? Dar una respuesta a un sobrino de 50 años de edad que quiere saber qué le sucedió a su tío fallecido con tan sólo 20. Y al mismo tiempo completar otra historia personal más, que se añada al conjunto de la historia general de la aviación republicana de 1936-1939.

PRIMEROS DATOS

Manel Pinar nos proporcionó para la investigación los datos que conservaba la familia, diversos documentos, entre los que se contaban el Acta de Defunción realizado en la población de Osso de Cinca (Huesca). En esta localidad -se dice- pernoctaba el aviador junto a los compañeros de la escuadrilla (mientras actuaban desde el aeródromo de Zaidín). El mismo documento también nos dice que el joven aviador murió carbonizado en las inmediaciones de Candasnos en accidente de aviación. La inscripción del acta se había realizado ante la comparecencia del capitán Ladislao Duarte, jefe de la escuadrilla.

Otro documento conservado por el sobrino es el que ningún padre o madre de un combatiente desea recibir y leer: el comunicado oficial fechado en 21 de marzo de 1938 que informaba de la muerte de su hijo, Vicente Pinar. En él consta el fallecimiento el día 13 de marzo a las 10,10 hs. a consecuencia de capotar en la sierra de Valdurrios e incendiarse el avión. Finalmente, existe un comunicado de Fuerzas Aéreas del 23 de marzo de 1938 donde se comunica al padre de Vicenç que su hijo está enterrado en un nicho en la citada localidad de Osso de Cinca.

Sin duda, todos estos documentos precisan algunos hechos, pero no esclarecen mucho de lo sucedido aquel 13 de marzo. ¿Accidentado en las inmediaciones de Candasnos? ¿O en la sierra de Valdurrios? ¿Se incendió el avión en el aire? ¿O primero capotó? ¿Error humano, fallo mecánico? ¿Cuál fue la causa?

Finalmente, Manel el sobrino, contaba con algunas imágenes. Algunas son conocidas ya que han sido publicadas. Pero en los respectivos pies de fotografía de estas obras el piloto era un aviador anónimo más, sin nombre ni historia. Como tantas otras... Aprovechemos la circunstancia para señalar que por desgracia en algunas obras sobre la guerra española dedicada a la guerra aérea, lo que menos importa es saber quién es el aviador o miembro de la aviación republicana que aparece en una imagen. Y así ésta se convierte en un mero instrumento decorativo de la obra. Afortunadamente, gracias a Manel ya sabemos quién es el joven piloto de la fotografía. Una de las imágenes es especialmente hiriente. En ella aparece Vicente Pinar junto a su novia Pepita y la madre de ésta. La instantánea está tomada en Sabadell, ya que al fondo puede distinguirse una de las naves de montaje de los I-15 Chatos fabricados en esta capital. A primera vista y sin conocer el final de la historia, la imagen muestra simplemente al trío sonriente y feliz. Las dos mujeres que agarran de los brazos al piloto, posiblemente se habían trasladado desde Barcelona hasta Sabadell para estar con él durante un breve permiso. Sin embargo, conociendo el fatal desenlace del aviador, las sonrisas de los protagonistas convierten la imagen en algo sumamente triste. Existe otra imagen en la que aparece el aviador junto a su novia, posando delante de un vehículo rápido de la escuadrilla, con la segura y confiada sonrisa del tipo "piloto de caza".

Al margen de estas imágenes, podemos afirmar

que conocemos bastantes detalles de la muerte de Pinar, mucho más que en otros casos similares de aviadores republicanos muertos en circunstancias parecidas. Si recapitulamos, sabemos que el joven piloto murió a causa del despegue en el aeródromo de Caspe la mañana del 13 de marzo de 1938; que el avión se incendió y capotó (el orden de factores sí altera el producto) muriendo carbonizado; y que fue inhumado en el cementerio de Osso de Cinca. No obstante, quedan algunos cabos sin atar...

ALGUNAS REFERENCIAS DOCUMENTALES

Uno de los documentos esenciales para conocer el día a día de las unidades de caza republicanas, el Diario de la Escuadra de Caza depositado en el Archivo Histórico del Ejército del Aire, nos corrobora mucho de lo expuesto en la documentación familiar. De este modo, conocemos que el día anterior, el sargento Pinar se había visto involucrado en un combate con su escuadrilla, viéndose obligado a tomar tierra en Caspe con su Chato CA-018 en lugar de hacerlo en su campo. El motivo de la incidencia: a consecuencia de los impactos recibidos en su avión. Este combate ha sido descrito como uno de las refriegas más duras y prolongadas vividas en aquel periodo por los pilotos oponentes de las unidades de Chatos, los pilotos de Fiat españoles del Grupo 2-G-3. El mismo documento de la Escuadra de caza republicana, al día siguiente, transcribe que a las 10,10h de la mañana, despegó del campo el Polikarpov I-15 Chato CA-002 pilotado por el sargento Pinar, que capota, muriendo el piloto carbonizado.

Podemos añadir algún documento más, como un boletín de Fuerzas Aéreas de la República de aquel día, pero en el que nada se nos dice del siniestro, a causa de no recibir a tiempo los informes de lo sucedido en Caspe. Sin embargo, conocemos que *el aeródromo y la población sufrieron 4 bombardeos con ocasión de los cuales hubo combates aéreos*, pero de los que ignoramos sus consecuencias. Sólo sabemos de los atacantes: dos formaciones de bimotores alemanes He 111, escoltados por dos numerosas formaciones de Messerschmitts Bf-109, que bombardean antes y después del accidente de

Pinar. La escolta de cazas alemanes se enzarzará en un duro combate de 40 minutos en el que reclamará dos Chatos abatidos.

Por lo expuesto, rápidamente vienen a nuestra cabeza varias hipótesis de lo sucedido: ¿Fue un simple accidente resultado de la avería del aparato? ¿Fue un error humano del piloto? ¿Acaso podía ser consecuencia del mal estado del terreno de vuelo después de ser bombardeado? ¿Qué sucedió realmente? ¿Cuál fue la causa del capotaje y el incendio del avión? Y, ¿Donde cayó el avión del sargento Pinar?

Como vemos, los interrogantes siguen en el aire, pero sólo uno de ellos destaca por encima de los demás: ¿Podremos saber con exactitud algún día qué pasó realmente?

UNA SORPRESA POCO HABITUAL: LAS FUENTES BIBLIOGRÁFICAS NOS HABLAN

No es frecuente encontrar en los libros de memorias y relatos de aviadores referencias precisas sobre la muerte de un compañero aviador. En la mayoría de ocasiones las alusiones son escasas e imprecisas, muy a menudo erróneas, equivocando fechas, lugares o nombres. Pero no es el caso. Y repasando los libros de algunos antiguos aviadores republicanos, cuál

fue nuestra sorpresa al hallar dos referencias sobre el piloto Vicente Pinar Marsans.

La primera aparece en el libro *Memòries d' un mecànic de l'aviació republicana* de Josep Capellades Sala publicadas recientemente. Este mecánico de la 4ª escuadrilla del Grupo 26 narra que una de las primeras bajas de su unidad fue la de Vicente Pinar. Poco costó llamar al amigo Capellades, ya acostumbrado a los “interrogatorios” de quien escribe estas líneas, pero desgraciadamente no nos pudo dar respuesta de lo sucedido pese a su prodigiosa memoria. Él junto a sus compañeros mecánicos de la escuadrilla nunca supieron qué sucedió con Pinar, ya que aquel día 13 se encontraban en su aeródromo. Capellades sólo recuerda que a causa de un accidente murió Vicente Pinar cuando intentaba regresar a su campo. En pleno vuelo e inexplicablemente, tuvo lugar el suceso, sobre el aeródromo de Caspe. De manera



Manel Pinar, junto a Antonio Vilella



trágica, para suplir la baja de Pinar en breve se incorporó otro piloto, Agustín Muñoz, quién moriría en circunstancias parecidas sobre el aeródromo de Reus al mes siguiente.

Ello nos obligaba a seguir hurgando y revisar otras publicaciones, esta vez de pilotos pertenecientes a las escuadrillas de I-16 que empleaban el campo de Caspe. Y dimos en el clavo. Un piloto de I-16, antiguo combatiente en la URSS, Andrés Fierro Ménu en sus memorias *Tarán!* aporta mucho más de lo que hubiésemos deseado sobre la muerte de Pinar, aunque sin mencionar su nombre. Fierro nos relata que la tarde anterior al día 13 había tomado tierra un Chato acribillado a balazos después de un reñido combate. El aparato estaba en reparación y a la mañana siguiente debía despegar para su campo e incorporarse a su escuadrilla. La noche del 12 al 13 en el gran dormitorio de los pilotos de Moscas se hallaba entre ellos uno de Chatos. Durante esa noche, Fierro relata que se despierta —cosa rara en él— y observa al piloto de Chatos escribiendo una carta encima de la cama. Le pregunta por qué no deja la carta para el día siguiente y éste le contesta que al día siguiente no podrá hacerlo ya que estará muerto. El piloto de Chatos le dice a Fierro que se había quedado dormido, pero que se había despertado súbitamente, muy alterado con la premonición que al día siguiente despegaría y se mataría. Por este motivo estaba escribiendo la despedida a sus familiares. Debido al diálogo entre los pilotos, poco a poco se despertaron otros pilotos de las escuadrillas 2ª y 5ª de Moscas, quienes junto a Fierro, intentaron quitarle esa mala idea de la cabeza. Desgraciadamente, a la mañana siguiente la premonición se cumpliría. Según Fierro, el piloto despegó con el Chato y a los 50 metros de altura se incendió. La causa, según Andrés Fierro, habría sido un balazo no localizado por los mecánicos durante la reparación en la parte superior del depósito de gasolina, lo que provocó la salida del combustible y el incendio del aparato como si de una antorcha se tratara. Sin embargo, el piloto de Moscas cree erróneamente que el Chato del día 12 (el CA-018) y el del día 13 (CA-002) eran el mismo. Ello no obstante, no resta valor alguno a su inapreciable testimonio.

¿CASO CERRADO?

A priori, la cuestión quedaría definitivamente clara y zanjada gracias a Andrés Fierro y a su fiable memoria, aunque su versión difiere de otros documentos.

Como hemos dicho el Diario de la Escuadra de Caza, registra que el sargento Pinar despegaba no con su Chato CA-018 averiado por numerosos impactos el día anterior, sino con otro aparato un CA-002. Este aparato CA-002 era ni más ni menos que el segundo biplano de este tipo construido en España y había salido de la fábrica de Reus en agosto de 1937. No hace falta, pues, ser muy lumbreras para suponer que el CA-002 en cuestión debía de estar bastante baqueteado tras meses de gran actividad en las unidades de Chatos, empleadas constantemente en cualquier menester: ametrallamientos, protección de bombarderos, combates de caza, etcétera. Sin duda, los I-15 fueron los aviones multiuso de la guerra. Sea como fuere, bien por un orificio en el depósito de gasolina no encontrado por los mecánicos, o por la antigüedad del avión, éste se incendiaba a una altura considerable y en el peor momento para el piloto, durante el despegue. La fatalidad quiso que se plasmara la nefasta premonición del aviador. Posiblemente, el cambio de avión y la vetustez del CA-002 fueran la causa. Quizás el joven piloto tuviera alguna reticencia en volar con un avión que no era el suyo, un Chato desconocido y anticuado, levantando sus sospechas y considerando que no estaba en condiciones de volar. De hecho, una parte importante de la historia de los jóvenes aviadores republicanos está repleta de desgracias como la del sargento piloto Pinar. No son pocas las vidas de pilotos arrancadas en accidentes en los aeródromos por causa de aviones que no estaban en condiciones para volar y combatir, pese al enorme esfuerzo de los mecánicos de las escuadrillas. De hecho, en cualquier conflicto bélico el porcentaje de bajas en accidentes suele ser realmente elevado, a veces incluso superior a las bajas en combate, durante la 1ª Guerra Mundial (1914-1918), la guerra española (1936-1939) y la 2ª Guerra Mundial (1939-1945).

Tras el accidente, los restos del joven aviador serían recuperados por miembros de su escuadrilla, como era costumbre en estos casos, siendo trasladado a la localidad cercana a su aeródromo de origen, en lugar de ser enterrado en las proximidades de Caspe, donde realmente ocurrió la tragedia. Una vez llegados a Osso de Cinca, Vicente Pinar sería sepultado en el cementerio de esta localidad el mismo día 13 de marzo. Sin embargo, la historia no finaliza aquí...

(Continuará)



HOMENAJE ANUAL DE ADAR A TODAS LAS VÍCTIMAS DE LA GUERRA CIVIL

Antonio Valldeperes



Antonio Vilella y los asistentes al acto

El 18 de junio la Asociación de Aviadores de la República rindió homenaje en Gandesa a todas las víctimas de la Guerra Civil. Al acto asistieron una representación de nuestros veteranos aviadores, asociados, simpatizantes y autoridades civiles y militares entre los que cabe destacar la del Alcalde de Gandesa, Excelentísimo Sr. Carles Luz, y el Ejército del Aire, representado por el Sector Aéreo de Barcelona; también estuvo presente el CEBE y la Cooperativa Agrícola de Gandesa

Se inició el acto con el emotivo discurso, del Presidente de la Agrupación Catalana-Norte-Balear Sr. Antonio Vilella Valles, que a continuación se transcribe:

Buenos días amigos todos. En estas fechas se cumplen 33 años, desde aquel 14 de agosto de 1978, cuando frente a la Cooperativa Agrícola de Gandesa, los antiguos Aviadores de la República, acompañados por el Alcalde D. Jaime Jesús Terrats, recientemente fallecido, nos acompañó en el acto de inauguración. El monumento estaba simbolizado por un bloque de mármol extraído de una cantera dels Ports de Horta de San Joan. Este bloque se había conseguido gracias a la gentileza del entonces Gobernador Civil de Tarragona, Excelentísimo Sr.

Francisco Robert Graupera, que también nos había acompañado el día de la inauguración; gracias, muchas gracias, Excelentísimo Sr.

En la “Historia Ilustrada de la Guerra Civil Española” los historiadores Jesús Miguel y Antonio Sánchez, han profundizado con datos escalofriantes, en la guerra más cruel que ha sufrido España: En 1941, el número de bajas por la guerra rondaba las 240.000 personas. Los que lograron salvar su vida, llegaron a 2.000.000 de exilados, buscando calor fuera de nuestras fronteras. En el interior se llegó a los 200.000 mutilados o

incapacitados que llenaron los hospitales; otras 750.000 personas ingresaron en los campos de concentración y otros terminaron frente a los pelotones de fusilamiento.

Al final de la guerra, el Presidente del Gobierno de la República Española, pronunció un breve y emblemático discurso, una suprema lección, en la Universidad de Barcelona: Cuando algunos, por su carácter impetuoso, sientan hervir la sangre, que escuchen el mensaje que nos envían las víctimas de la guerra civil, pidiendo a todos los españoles, paz, piedad, perdón.

Después del discurso del Presidente Sr. Antonio Vilella, tomó la palabra el nuevo Alcalde de Gandesa Sr. Carles Luz, confirmando la colaboración de su Ayuntamiento en futuros actos y en la conservación del monumento de ADAR a todas las víctimas de la Guerra Civil.

A continuación, los asistentes depositaron ramos de flores en la base del monumento, en nombre de ADAR, Sector Aéreo de Barcelona, Ayuntamiento y Cooperativa Agrícola de Gandesa. Seguidamente, se sirvió un vino de honor en la Cooperativa Agrícola de Gandesa, para terminar



La nueva sala rehabilitada del CEBE

con un almuerzo de hermandad en el Restaurante l'Embarcado.

Cabe destacar nuestra visita al remodelado museo del CEBE, recientemente inaugurado.

Despertó nuestro interés la proyección de un documental sobre la batalla del Ebro. Una vez terminado, siguiendo al público asistente, pasamos a visitar las nuevas salas de exposición; nos gustó especialmente una gran sala donde, a través de medios audiovisuales, se hacen proyecciones con pantallas verticales y horizontales, rodeadas de grandes paneles con fotografías e información escrita. En el centro de este espacio hay situadas vitrinas con el material de guerra de la batalla más decisiva de nuestra guerra civil, lo cual hace muy recomendable su visita.

Antonio Valldeperes



EL SUEÑO DE ÍCARO



El mundo está lleno de sueños, y soñadores. Muchas veces necesitamos que sean otros los que tengan los sueños porque ni nosotros mismos nos atrevemos a ello. Desde tiempos remotos, uno de los mayores sueños del Hombre ha sido alcanzar el cielo, rozar las estrellas, sentir la inmensidad de lo inconmensurable. ICARO tuvo este sueño, quería tocar el Sol, quería alcanzar lo inalcanzable, pero como en muchas otras ocasiones, la ambición es el mayor de los obstáculos. Desde aquí un homenaje a todos aquellos que consiguieron alzarse sobre el resto y sentir el sol más cerca que nadie. Con orgullo y admiración a las FARE, gracias abuelo por tu idealismo y compromiso.

A Antonio Cano Cano, piloto de caza Polikarpov I-16 Tipo 10”

(Héctor Cano)



ALLÁ POR LOS AÑOS 30

(...) Si, claro, cuando la guerra;
antes de amanecer
al aeródromo acceder
todo el personal de tierra.
Cada cual en su motivo
verificar, comprobar,
que podrá bien funcional
el avión respectivo.
Todo bien verificado
y esperar con buen talante,
llega el personal volante
y...todo está completado.
Hay que irse preparando,
que pronto habrá un servicio
el día está propicio
y.. la guerra está esperando.
La pistola de señales
dispara raqueta verde,
La escuadrilla bien entiende,
servicio de los normales.
En esta disposición
la espera ya se termina;
pilotos a la cabina
dispuestos para la acción.
La puesta su marcha conecta,
la hélice gira presto,
el avión ya dispuesto
¡fuera calzos!, bien alerta.
Rueda al punto de despegue
mete los gases a fondo,
despega y se eleva ..hondo
ostentando su relieve.
En el aire evoluciona
buscando su posición,
se integra a la formación
y, la escuadrilla se acciona.
Se habló de un solo avión
por darle simplicidad
pero aplicable en verdad
a toda la formación.
Si pensamos en conjunto
de la escuadrilla el despegue,
belleza de gran relieve
sin pensar en otro asunto.
Y siendo dos escuadrilla
como era en este caso
la belleza en doble paso;
dicho así, en forma sencilla.
Todo lo dicho está aquí
espectáculo estupendo,
pero todo no era así,
sugiero seguir leyendo.
En patrullas bien formadas
las dos escuadrillas juntas;

completas, sí, casi nunca
juntas...pero separadas.
Eran muy gratos de ver
los quince o veinte aviones.
“Moscas” con sus “aguijones”,
pero más....verlos volar.
Porque la misión del vuelo
Ya se sabe: combatir,
para tratar de batir
al enemigo en el duelo.
Dicho en forma más “sutil”
era pelea entre hermanos,
una pendencia de humanos
que se dio en llamar civil.
Ello se fue generando
en hechos casi pueriles,
y fue adquiriendo perfiles
hasta acabar peleando.
Y volviendo al punto clave,
lo de la misión del vuelo
si, era entablar el duelo
entre aviones rivales.
Eso de decir rivales
suena como elemental,
pero el duelo era mortal,
fueron muchos los “señales”.
Las dos escuadrillas eran
la primera y la cuarta
describirlas... no hace falta,
por si mismas se enumeran.
Las dos eran distinguidas
como todas las demás,
Grupo veintiuno ¡Sin más!
todas, sí, muy conocidas,
La primera la mandaba
un capitán distinguido,
prestigio muy merecido:
Eduardo Claudín Moncada.
Después fue jefe del Grupo
hasta el fatídico día
que su vida ofrendaría
cuando cumplía con su cupo.
La cuarta era la “mía”,
el capitán muy primero;
Manuel Zarauza Clavero,
que nos enorgullecía.
También fue jefe de Grupo
cuando Claudín feneció.
su gran mérito creció
cumpliendo bien con su cupo.
Y la, su cuarta escuadrilla
pasó a otras buenas manos, (*)
fueron dos seres humanos
cuya memoria aun brilla.

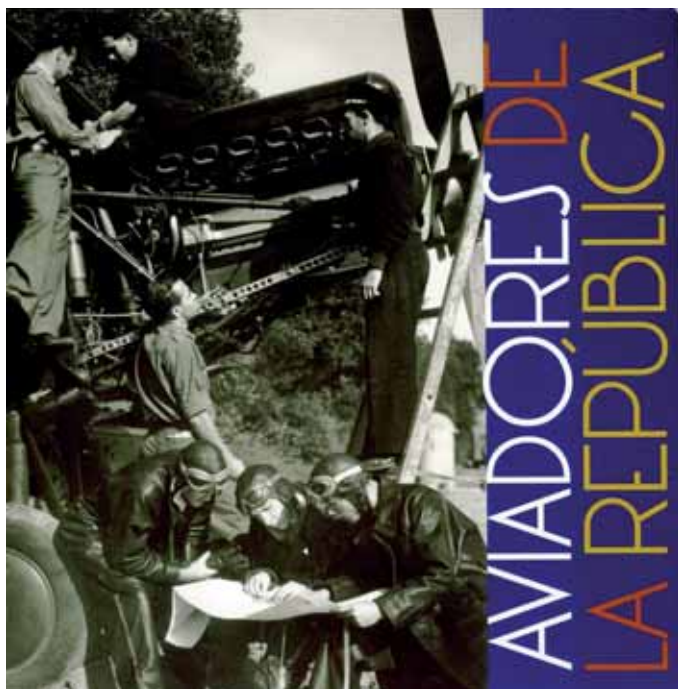
En entrega anteriores
de ambos hemos hablado,
que no parezca sesgado,
es... sí, rendirles honores.
El comandante Lacalle
de uno de ellos decía
que era el que más valía
fue su modo de “alabarle”.
Esta modesta manera
de recordar aquel tiempo
no aspira dar un ejemplo,
sólo es que lo pondera.
Si, el muy bello espectáculo
del despegue y formación:
Dos escuadrillas de acción
listas a vencer “obstáculos”
Esos obstáculos eran
aviones enemigos,
armados y decididos
que en la lucha no perdieran
Esa era la situación,
combatir con valentía,
un ideal les movía
a luchar con decisión.
El belicismo imperante
ejercía su poder
que, sí, impedía volver
a más de un tripulante.
Hay mucha página escrita
de aquel duelo fratricida
la memoria no lo olvida
aunque ya, un poco “proscrita”
Recordando lo atractivo
del despegue y formación
demos fin a la “función”
como principal motivo.
Fue recordar con respeto
aquel gran significado,
el tiempo lo ha suavizado
sin que parezca obsoleto.
Homenaje de el que escribe
a tantos que lo merecen
que son, no que lo parecen
y en el recuerdo perviven.
Sin entrar en más detalles
porque no hay necesidad
primera y cuarta ¿verdad?
pondéralas, no te calles.

(Eusebio Greciano. de la 4º
escuadrilla de Moscas)

(*) Teniente Antonio Arias



ACTOS y NOTICIAS BIBLIOGRÁFICAS



(El precio del catálogo es de 5 € más gastos de envío. Se puede solicitar en el 91.5939168 y en secretaria@adar.es).

Reedición de memorias de la aviación republicana

Uno de los objetivos de ADAR es difundir el legado histórico de La Gloriosa. Estamos realizando diversas gestiones para la reedición de textos conocidos de los que ya no existen ejemplares a disposición de aficionados e historiadores, así como de memorias inéditas. Desde aquí anticipamos que en breve aparecerá una nueva edición de las memorias de Ángel Sanz Bocos, piloto de la 3ª Escuadrilla de Moscas del Grupo 21. Esta tercera edición (previamente se publicaron sus memorias en español y en francés) contiene nuevas imágenes sobre la vida de Vallecas en la Aviación de la República. En el próximo ICARRO os proporcionaremos más información.

Presentación de Alas de Libertad nº 4

El próximo día 12 de julio en la sede de UGT de Avenida de América (5º Planta, 12:00 hs) Manuel del Río (Fundación Progreso y Cultura) llevará a cabo la presentación de la cuarta entrega de los testimonios de varios aviadores de la República en su exitosa serie Alas de Libertad ¡Os esperamos!

Catálogo de la Exposición de ADAR

En la sede de ADAR de Madrid tenemos el catálogo de la Exposición "Aviadores de la República" que acompañó a la muestra gráfica, escrita y material que ampliamente patrocinada por la Fundación Aena, se exhibió en el Círculo de Bellas Artes. En este catálogo se resume la historia de las Fuerzas Aéreas de la República y sus componentes, quienes combatieron valerosamente en la guerra aérea 1936-1939. Esta publicación monográfica contiene numerosas ilustraciones y fotografías –algunas de ellas desconocidas– sobre la actuación de los aviadores de La Gloriosa en la contienda, así como las adversas circunstancias que tuvieron que sufrir en el exilio y en la dura España de posguerra. Este largo periplo humano estuvo cuajado de compañerismo y fraternidad, bien reflejados en la constitución de numerosas asociaciones de aviadores que culminaron en ADAR y, fundamentalmente, en el reconocimiento durante la democracia de la categoría profesional de los aviadores de la República.

Inauguración del Centro de Interpretación de la Aviación Republicana y la Guerra Aérea (CIARGA)

El próximo día 24 de julio, a las 12 horas, se inaugurará oficialmente el CIARGA en la localidad de Santa Margarida Els Monjos (Barcelona). Este centro dispone de una impresionante muestra gráfica, audiovisual y maquetística de la Aviación de la República durante la Guerra Civil que puede ser contemplada mediante visita guiada.

DAMOS LA BIENVENIDA A:

Rosa M^a del Peso Díaz
-hija de Angel del Peso- (Madrid)

Cristóbal Lanz Lafuente
(Alsasua-Navarra)

Erkuden Lanz Goicoechea
(A Coruña)

Sergio Vallejo Fernández-Cela
(Madrid)

Ramón Gandia D'Vries
-hijo de Vicente Gandia- (Valencia)



CRÓNICA DE UN VIAJE A LA U.R.S.S.

Por Ángel Giménez

Día 11.9.82.

A las 8,24, despegamos de Barajas en un Tupolev TU-154 de la Aeroflot.

Para una etapa técnica, aterrizamos en el aeropuerto de Flughafen-Schonefeld, Berlín Este, a las 11,16, después de 2,52 horas de vuelo. La temperatura es de 22°. A las 13,32, reemprendemos el viaje hacia Moscú, donde llegamos, al aeropuerto de Semeretievo (uno de los cinco que posee la capital) a las 15,33, hora española y 17,33, hora rusa, tras 2,01 horas de vuelo. Desde Madrid, hemos estado en el aire 4,53 horas, en dos etapas, habiendo utilizado en total en el viaje 6,09 horas. La temperatura en Moscú es de 12°. Desde el aire se ve la capital rodeada de bosques lagos: grandes bosques y enormes lagos.

Una hora después, a las 16,30, quedamos libres de trámites burocráticos (no tuvimos que abrir las maletas en la aduana) y saludamos a los compañeros que vinieron a recibirnos, entre ellos, Arias, Cano y Morquillas y, por parte soviética, los camaradas Asimov, Novac, Smirnov y otros que no me presentaron.

A las 17,30, (19,30 hora moscovita, que es la que utilizaré desde ahora) salimos en autocares de Inturist hacia la capital, que dista 35 km. del aeropuerto.

Durante este viaje, Faína, la intérprete que nos acompaña, que es extraordinariamente simpática y agradable y que domina el español mejor que muchos de nosotros, además del inglés, nos va dando datos y cifras sobre el estado y la capital soviéticos:

-1922, año en que se denominó URRS a la antigua Rusia.

- 270 millones de habitantes tiene la URSS; la tercera del mundo.

- 22 millones de km²; la primera del mundo; el 17% de la superficie terrestre.

- 11.000 km. de Oeste a Este y 5.000 de Norte a Sur.

- Moscú, creada en 1.147, posee 8.500.000 habitantes y, con los alrededores, 2 millones más.

- Tiene 40 km. de Norte a Sur y 30 de Oeste a Este, con 870 km².

Vamos a cenar al Hotel Inturist y, para hacer la digestión, nos llevan a pasear a la Plaza Roja donde, sus monumentos están iluminados: Torres y mura-

llas del Kremlin, Catedral de S. Basilio, Museo de la Historia, etc. Producen un efecto escalofriante (a lo que también contribuye la temperatura que hace, unos 8°).

Desde la Plaza Roja y sin preocuparse del equipaje, volvemos al aeropuerto del que, a la 1,15, ya del día 12, partimos para Leningrado (a 700 km. de Moscú) aterrizando en la misma a las 2,16, tras 1,01 horas de vuelo.

Sin los trámites legales de Moscú, nos trasladan al Hotel Pribaltiskaiya, junto al golfo de Finlandia. Es un hotel moderno, del año 1975, con capacidad para 2.500 plazas.

Como hasta ese momento no han llegado nuestras maletas, esperamos hasta las 4 de la madrugada y, al seguir sin aparecer, nos vamos a las habitaciones para dormir por primera vez en la URSS, tras casi 24 horas de vigilia.

Día 12.9.82.

La primera noticia del día es que llegó nuestro equipaje media hora después de acostarnos y que el retraso fue producido por no poder pasar el furgón que lo transportaba a través de los puentes levadizos de que está dotada la ciudad, ya que aprovechan el escaso tráfico de altas horas de la noche para izar los barcos de mayor calado, que esperan fondeados durante el día en el Golfo de Finlandia. A las 11 salimos del hotel hacia el Cementerio de Piskarevskoie para visitarlo y hacer una ofrenda de flores a las víctimas de la ciudad, durante la Segunda Guerra Mundial.

A lo largo del trayecto, la intérprete de turno, Tania, leningradense enamorada de su ciudad, en la cual aprendió el español (es admirable ver la canti-



dad de ciudadanos soviéticos que conocen nuestro idioma sin haber salido de la URSS), nos informa acerca de Leningrado:

- Hasta el año 1918, después de dos siglos, fue la capital de todas las Rusias, habiendo tomado los sucesivos nombres de San Petersburgo (durante la época zarista), Petrogrado (tras la Revolución de Octubre) y Leningrado, por último, en honor a Lenin.

- Tiene 106 km² de superficie y sus parques y jardines proporcionan 9 m² de verdor para cada ciudadano, que se transforman en el doble si se cuenta con los alrededores próximos.

- El número de habitantes sobrepasa los 4 millones.

- Leningrado es llamada la Venecia del Norte, por los 65 ríos y canales que la cruzan y son cruzados, a su vez, por 380 puentes.

- El Neva, corto río de 74 kms. que nace en el Lago Ladoga y desemboca en el Golfo de Finlandia, es, en cambio, uno de los más caudalosos de Europa. Por determinados puntos tiene una anchura de 600 mts. y su profundidad alcanza los 14 mts.

- El Metro de Leningrado, suntuoso como todos los del país, posee 70 kms. de líneas y 40 estaciones. Lo más admirable de su construcción es que, debido a lo pantanoso del terreno, fue perforado a una gran profundidad, hasta encontrar el firme en el subsuelo, debiendo, en los peores lugares, congelar el terreno para poderlo extraer en bloques.

- La principal avenida, Nevsky, la más comercial, aunque no la más larga, tiene 4,5 kms.; la avenida de Moscú mide 11 kms.

- Una de las bibliotecas de Leningrado posee 23 millones de volúmenes.

- La limpieza de las calles en las ciudades soviéticas es proverbial, no se ve el menor papel, botellas, plásticos, ni siquiera colillas. Tampoco se ven en Leningrado coches aparcados junto a las aceras, ¿dónde se esconden, en qué lugar estarán los aparcamientos secretos? Debido a ello, los coches con cepillos barredores y los tanques de agua no encuentran el menor problema para barrer y regar las calzadas y aceras.

Llegamos al Cementerio de Piskarevskoie. La visita resulta emocionante. A pesar de la multitud visitante, entre turistas y nativos, el silencio reinante permite escuchar un fondo de música clásica solemne, que sale de no se sabe dónde y que proporciona una majestuosidad impresionante al acto.

Enfrente de la entrada, al otro extremo del cementerio, sobre una mesa de granito, se encuentra un pedestal la estatua de una matrona, de unos 10 metros de altura, con un ramo de laurel en sus manos

y, tras ella, un muro con relieves guerreros y una inscripción:

“Que ante la vida inmortal vuestra, en este triste y solemne campo, las banderas inclinen el pueblo agradecido, la Madre Patria y la ciudad héroe de Leningrado”

Desde la entrada al recinto, hasta el monumento a los héroes, una serie de bancales de cuidadísima hierba, a uno y otro lado de la florida avenida central, cubren las fosas comunes donde fueron inhumadas 660.000 personas víctimas del hambre, y unos 470.000 combatientes muertos durante los 900 días que duró el asedio de la ciudad por las tropas nazis y sus aliados. En total, desapareció la mitad de la población.

Al pié de la estatua, es depositada por Mata, en representación de ADAR, un cuenco con claveles con la bandera republicana.

A la salida del cementerio, pudimos contemplar una exposición de fotografías relativas al asedio de Leningrado.

Por la tarde, entra en el programa la visita al cruceo “Aurora” anclado cerca del malecón Petrogradsky, próximo al puente Suovoda (Libertad). El “Aurora” es célebre por su contribución a la Revolución bolchevique; por haber disparado la salva que inició el asalto al Palacio de Invierno y por la heroica defensa de Leningrado que llevaron a cabo sus marinos y cañones desmontados y fijados en tierra.

Un viejo marino del mismo, nos enseña el museo en que está convertido el buque que, por su histórico pasado, está condecorado con la Orden de la Revolución de Octubre y la de la Bandera Roja.

Desde este barco, vamos a contemplar y ofrendar flores, al Monumento a la Victoria de Leningrado, situado en la Plaza Pobedy, de la avenida de Moscú.

Este monumento es un conjunto escultórico de un obelisco central, delante del cual hay dos soldados gigantes sobre un pedestal de granito y dos grupos de figuras, a cada lado del mismo, que representan el esfuerzo realizado por los leningradenses en la defensa de la ciudad, tanto guerrero en sí, como en la industria bélica, como en la construcción de defensas. Detrás del obelisco, una enorme banda circular de bronce, truncada en un punto, simboliza la ruptura del cerco que, durante 900 días estuvo resistiendo Leningrado. En el centro de este anillo, a un nivel inferior al del resto del monumento, otro grupo escultórico representa el hambre y la miseria que tuvo que soportar la población durante el sitio de los alemanes y de la División Azul Española. Por

RELACIÓN DE DONATIVOS ICARO 2011



una puerta situada en el muro del anillo, se descien-
de a una enorme sala subterránea, circundada por
900 antorchas eléctricas, en recuerdo de los otros
tantos días del asedio, en la que se conservan armas
y reliquias, en vitrinas de cristal, relativas a la de-
fensa de Leningrado. También hay enormes mosai-
cos en los muros, alusivos a la gloriosa epopeya. En
esta misma sala, asistimos a la proyección de una
película-documental rodada durante el asedio.

(Continuará)

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 falle-
cimientos y desde aquí da su más sincero pésa-
me a todos los familiares y allegados.

Angel del Peso Díaz-Corralejo	(Madrid)	17-3-11
Daniel Barcelona Lorente	(Murcia)	11-1-11
Antonio Calvo Velasco	(Francia)	16-5-11
Dionisio Oñoro Escolar	(Madrid)	18-01-11

82	Madrid	Ana Benavente	80,00
83	Madrid	R.Mª del Peso Díaz	50,00
84	Valencia	Isabel Igea Gainza	30,00
85	Madrid	Dolores Pérez Martínez	20,00
86	Madrid	F. Fernández Martínez	10,00
87	Madrid	Pilar Abascal (Vda. de C. Díaz)	20,00
88	Madrid	E. Díaz Abascal	20,00
89	Alsasua	Carmen Goicoechea Napal	20,00
90	Alsasua	J.Manuel Lanz Goicoechea	20,00
91	Alsasua	Igor Lanz Goicoechea	20,00
92	Alsasua	J. Goicoechea López de Zubiria	30,00
93	Alsasua	J.Mª Goicoechea Napal	30,00
95	Jaen	J. Sempere Esteve	30,00
96	Alsasua	C. Lanz Lafuente	20,00
97	La Coruña	Erkude Lanz Goicoechea	20,00
98	Madrid	C. Lázaro Ávila	10,00
99	Madrid	A. Martín Sanz	10,00
100	Francia	P. Sanz Miguel	10,00
101	Madrid	Rosa Sanz Migel	70,00
102	Valencia	R. Boigues Royo	30,00
103	Valencia	M. Ebri Ferre	30,00
104	Tres Cantos	Juana Diaz Mora	40,00
105	Valencia	J. Tena Escrig	20,00
106	Valencia	Concepción Quirós	50,00
107	Madrid	J.C. Moyano Hurtado	10,00
108	Benidorm	J. García Lloret	10,00
109	Francia	Annita Santos	10,00
110	Benidorm	A. Sanz Bocos	100,00
111	Benidorm	Renee Moreau (esposa de A. Sanz)	100,00
112	Valencia	M. Chasan Tamarit	100,00
113	Alicante	Valentina Gurkalo	20,00
114	Alicante	E. Marimón Álamo	50,00
115	U.S.A	Tomas E. Sarbaugh	10,00
116	Francia	Annita Santos	10,00
117	Madrid	Sergio Vallejo Fernández-Cela	10,00
118	Valencia	R. Martínez Vidal	10,00
119	Francia	P. Llambrich Llambrich	10,00
120	Madrid	J.L. Figueroa de las Heras	10,00
121	Madrid	Felicita de las Heras	10,00
122	Pontevedra	Elisa Figueroa de las Heras	10,00
123	U.S.A.	Thomas E. Sarbaugh	10,00
124	Francia	Eliane Dorca	10,00
125	Madrid	A. Salas Viu	10,00
126	Madrid	Esther Vaquero	20,00
127	Valencia	P. V. Llop Ruiz	10,00

Nueva Terminal
del Aeropuerto
de Alicante

Torres Quevedo:
Proyección
internacional de un
inventor español

Centro Niemeyer
de Avilés: Un sueño
hecho realidad

Tiempo de aeropuertos,
por Enrique Vila Matas

Ilustraciones
originales de Joaquín
Cortés

AenaArte

30

Verano de 2011

Revista semestral editada por la Fundación Aena

