



ICARO

BOLETÍN INFORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN
DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA



NUEVA EPOCA N° 95 - XI/2008 OCTUBRE - Publicación trimestral

SUMARIO

Editorial.....	2
Los aviadores de la II República latterizan en las aulas de Secundaria...	3
In Memoriam	6
¡Mala suerte haber nacido mujer.....	7
Aviadores de la República en la Legión (IV)	8
Crónica de un homenaje	10
Los recuerdos y la historia	12
Damos la bienvenida.....	12
La Visita (poesía)	13
In memoriam. Josep Grau Muntané ..	14
Alas del Libertad	14
Se fueron.....	14
El general Vicente Rojo: Mi verdad ...	15
Aportaciones voluntarias	15
Comentarios sobre la exposición dedicada a Virgilio Leret	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: Cuadros de la Colección
de Antonio Vilella
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 95. Octubre 2008
Apartado de Correos: 20.166
28080 Madrid
Tel./Fax: 91 593 91 68

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

EDITORIAL

Estimado compañeros y compañeras:

Os comunicamos que, hasta nuestro futuro traslado al complejo aeronáutico de Getafe, la sede de ADAR-Madrid se traslada de domicilio. Las razones de este cambio momentáneo de nuestra sede social obedece a razones puramente económicas: la propietaria del piso de la calle San Bernardo nos incrementaba el alquiler a una cuota que la Directiva Nacional ha considerado inaceptable. Por ello, nuestra oficina se traslada provisionalmente al domicilio que os señalamos en este boletín, a la espera de que se normalice nuestra nueva ubicación, lo cual no afecta para nada a la labor que seguimos realizando.

Desde esta Directiva Nacional queremos señalar y hacer hincapié en el hecho de que seguimos trabajando y que en algunas áreas estamos prácticamente colapsados por el trabajo que tenemos (peticiones de información y entrevistas, recepción de material para el archivo y página web). En este sentido, desde aquí queremos agradecer la ayuda prestada por todos los socios que colaboraron en el empaquetado y traslado de los muebles, libros y materiales de la antigua sede y, al resto de socios de ADAR, os animamos a seguir colaborando en este vuestro Boletín.

¡Seguimos trabajando para que la Memoria de La Gloriosa no se pierda!

Directiva Nacional

A TENER EN CUENTA A PARTIR DE AHORA

Estimados asociados, como arriba os indicamos, por motivos ajenos a nuestra voluntad nos hemos visto obligados a trasladar, provisionalmente, la oficina de la Asociación a otra dirección, hasta nuestra ubicación definitiva en el futuro Museo de Aeronáutica en el aeródromo de Getafe.

NUESTRA NUEVA DIRECCIÓN ES:

Avda. Donostiarra, 18, 4º 3,
28027 Madrid

El teléfono es el mismo: **91 593 91 68**

También, hemos tenido que cambiar el apartado de correos que es:

ADAR

Apdo. de Correos, 20.166
28080 MADRID

La correspondencia la tenéis que enviar, **sólo y exclusivamente al apartado de correos**, pues de lo contrario será devuelta al destinatario.



Los aviadores de la II República aterrizan en las aulas de Secundaria...

Toda una experiencia didáctica en Historia.

(Julio Martínez Maganto. Profesor de Historia de España y Secretario del Instituto de Enseñanza Secundaria “Antonio Domínguez Ortiz”. Vallecas. Madrid.)

Les aseguro que no son pocas las veces que un profesional de la docencia de la Historia reflexiona sobre su forma de dar clase con ánimo de aportar mejoras en la misma. En el caso de la Historia de España, especialmente la etapa contemporánea, siempre hemos reflexionado con nuestros alumnos sobre la importancia de recabar información personal a través de los datos que pueda aportar la historia oral que transmiten aquellos familiares que, por su edad y experiencia, hayan vivido acontecimientos históricos de especial importancia. A veces nuestros alumnos no alcanzan a comprender el enorme valor histórico que acarrea la experiencia de aquellos que vivieron los hechos “en color” (viéndolos con sus propios ojos) y no en blanco y negro, como muestran las fotografías de época de sus libros de texto.

Así pues, pensando en estos asuntos y debido a la afición particular que siento por la aviación gracias a la influencia familiar, se me ocurrió que sería una magnífica experiencia poder contar con la colaboración de pilotos que participaran en el conflicto y que los alumnos pudieran preguntarles sobre sus experiencias, sus sensaciones, su vida en general.

Poco a poco la idea fue adquiriendo forma; con ánimo de convertirla además en actividad extraescolar expuse la idea en el seno de mi Departamento, en el

Instituto “Antonio Domínguez Ortiz” y diseñamos una actividad paralela y complementaria: redondear esta particular visión aeronáutica de la Guerra Civil y la II G.M. con la visita al Museo de la FIO, poco frecuentado por alumnos de Secundaria, donde se halla ese magnífico “Mosca” junto a otros aviones de no menor importancia histórica. Asimismo, pensamos en establecer una modesta exposición en la que se comentaran cuáles fueron los aviones protagonistas de nuestra Guerra Civil y su evolución.

Quedaba por salvar el escollo más complejo. Sin apenas contactos tenía que tratar de obtener la colaboración de algún piloto, protagonista de estos hechos históricos, para que se desplazara a nuestro Instituto y hablara directamente con los alumnos; algo no poco complejo si tenemos en cuenta la edad que tendrían las personas que participaron en la guerra (en torno a 90 años).

Gracias a la ADAR y a las exhibiciones en vuelo de la FIO, obtuve los teléfonos de D. Gregorio Gutiérrez y de D. Jose María Bravo. Para mi sorpresa, no sólo se mostraron receptivos a esta idea, sino que mostraron su total ánimo y me brindaron ayuda para mejorar la documentación que hasta ese momento tenía. Asimismo, contacté con D. Rafael de Madariaga, especialista en historia de la aeronáutica, especialmente en el entorno de la

Guerra Civil, quien también me ofreció su total apoyo... ¡Gracias a ellos el proyecto quedaba definitivamente consolidado!

Una vez acordadas fechas, anunciamos a los alumnos de 2º de Bachillerato (quienes cursan la asignatura de Historia de España) y a los alumnos de 1º de Bachillerato (quienes cursan Historia Contemporánea) que nos disponíamos a organizar una conferencia-exposición en el Instituto a la que estaban invitados pilotos de la II República que habían participado en la Guerra Civil. Al explicarles quiénes serían nuestro invitados los alumnos no daban crédito y se quedaban boquiabiertos



Cartel que anunciaba el evento en el centro escolar, elaborado con la colaboración de alumnos de 2º Bach. de la asignatura “Historia de España”.

ante la historia personal de los “abuelos” que nos iban a visitar, cuya trayectoria vital, les resumí en una clase... ¡Se desbordó el entusiasmo!...¡ Iban a conocer a auténticos pilotos de combate de la Guerra Civil y de la II G. Mundial!.

La Conferencia - Mesa Redonda -

La actividad fue frenética, se preparó la documentación y la organización de la visita, así como el Salón de Actos que acogería la Conferencia y la Exposición que titulamos “Alas para la Historia” parafraseando el título del CD de la FIO que presenta el proceso de restitución del Polikarpov I-16. Asimismo, se diseñaron carteles que anunciaban el evento invitando a alumnos y padres... Se fijaba la fecha para el 30 de abril de 2008 tras poner de acuerdo a los tres invitados que iban a participar en el evento.

Por fin, el día convenido, 30 de abril, y con la mayor de las expectativas, los alumnos de 1º y 2º de Bachillerato del IES Antonio Domínguez Ortiz (Puente de Vallecas, Madrid) esperaban la llegada de lo que ellos consideraban casi “seres de otro mundo”... No era para menos. Gracias a su desinteresada colaboración, D Gregorio Gutiérrez García y D. José María Bravo Fernández, experimentados pilotos supervivientes a los principales hitos de nuestra Historia Contemporánea (especialmente la Guerra Civil), visitaron nuestro Instituto madrileño con no poco revuelo entre profesores y alumnos. Les acompañaba D. Rafael de Madariaga avezado investigador de la aviación republicana, quien aportaba el rigor histórico en esta compleja materia.

Pudimos informatizar y utili-



Vista parcial de la exposición que, durante varios días, ilustraba a los alumnos sobre la aviación en este periodo.

zar de forma didáctica, a pesar de las pequeñas diferencias espacio-temporales, una película ambientada en la I G. Mundial, “Flyboys”, para mostrar ciertos pasajes de combates aéreos que causaban gran expectación entre los alumnos. Por turnos, D. José María Bravo y D. Gregorio Gutiérrez iban indicando lo real y lo exagerado de esos combates reflejados en el cine e iban añadiendo anécdotas y precisiones sobre los combates aéreos y las circunstancias que rodeaban los mismos durante la Guerra Civil. Por su parte, D. Rafael de Madariaga realizaba jugosos comentarios históricos sobre cuestiones técnicas o documentales, al hilo de las intervenciones de nuestros dos pilotos.

Por otra parte, la presencia de mapas históricos y la proyección de imágenes a través de Power Point hizo llegar a nuestros alumnos numerosas imágenes reales de la trayectoria de nuestros invitados y su historia, como el mapa de la ruta que siguieron nuestros pilotos hacia la academia de vuelo de Kirovabad

o diversas fotos de los aparatos implicados en el conflicto (posteriormente expuestas en la exposición del Salón de Actos) y de la historia vital de nuestros invitados, incluyendo varias fotos de la época, en solitario o en compañía de otros pilotos, gracias a lo cual, nuestro alumnos pudieron hacerse a la idea de cómo eran las circunstancias personales del momento histórico que se estaba analizando.

Por otra parte, la presencia de mapas históricos y la proyección de imágenes a través de Power Point hizo llegar a nuestros alumnos numerosas imágenes reales de la trayectoria de nuestros invitados y su historia, como el mapa de la ruta que siguieron nuestros pilotos hacia la academia de vuelo de Kirovabad o diversas fotos de los aparatos implicados en el conflicto (posteriormente expuestas en la exposición del Salón de Actos) y de la historia vital de nuestros invitados, incluyendo varias fotos de la época, en solitario o en compañía de otros pilotos, gracias a lo cual, nuestro alum-

nos pudieron hacerse a la idea de cómo eran las circunstancias personales del momento histórico que se estaba analizando.

La exposición, de dos horas, que nuestros invitados protagonizaron sin amago alguno de cansancio, fueron cerradas por necesidades del horario escolar, no sin antes responder a un nutrido grupo de preguntas que los chicos hacían a nuestros pilotos... ¿Cómo se entrenaron?, ¿Cuál fue la misión de la que se sienten más satisfechos?, ¿Qué hicieron tras la guerra?... Éstas y otras numerosas cuestiones fueron respondidas con paciencia y afán didáctico por nuestros invitados.

La Exposición.

El carácter didáctico de esta Conferencia-Mesa Redonda quedaba reforzado por la Exposición que fue posible montar gracias, entre otras cosas, a la aportación de fotos y material personal de nuestros invitados. Los alumnos pudieron ver, durante varios recreos, las diversas fotos, publicaciones, folletos técnicos y trípticos explicativos referentes a los diversos aviones

e instituciones que conservan numerosa documentación sobre la época.

El montaje de la exposición respondía a cuatro grandes ámbitos: Por una parte, las fotos y descripciones técnicas de los aviones utilizados por ambos bandos durante la Guerra Civil. Un segundo y Tercer apartado se ocupaba de las fotos, publicaciones y anécdotas relacionadas con nuestros dos pilotos invitados. Finalmente, en un último panel se recogen informaciones sobre diferentes publicaciones y algunas instituciones relacionadas con el estudio y/o musealización de la aviación en este periodo, como la propia ADAR o la FIO.

Esta exposición cumplía un magnífico papel didáctico, ya que daba a conocer a los alumnos catálogos, libros y fichas técnicas sobre material que, hasta ese momento, les era totalmente desconocido.

Además, esta modesta exposición cumplió un papel especialmente importante cuando uno de los grandes protagonistas de los hechos, D. Gregorio Gutié-

rez, pasó a explicar con no poca capacidad de convocatoria y casi de forma improvisada algunos de las fotos y características del material expuesto. Los alumnos se arremolinaban a su alrededor para escuchar hablar a un auténtico protagonista de la Historia que estaban estudiando.

La visita al Museo de la FIO.

Las ideas previas que nuestros alumnos tenían sobre la historia de la aviación y la importancia que ésta revistió durante la Guerra Civil y la II G. Mundial eran escasas ya que, en la mayoría de los casos, ni siquiera había tenido la ocasión de ver de cerca un avión.

Para paliar esta deficiencia pensamos en organizar una visita al pequeño pero suculento museo de la FIO, entidad que colaboró eficazmente en esta tarea y que envió invitaciones para que nuestros alumnos pudieran asistir a la exhibición de aviones en vuelo.

La visita la realizaron alumnos de 2º de Bto. a los que se había explicado la naturaleza y características del Museo que iban a ver. Por fortuna, durante la visita contamos con las magníficas explicaciones de D. Javier Permanyer quien se detuvo en numerosos detalles y anécdotas y quien, tras los adecuados permisos, tuvo la amabilidad de conducir a nuestros alumnos a los hangares de reparación y montaje (CRM), obteniendo de esta forma una visión completa de las características de un Museo de esta naturaleza y de los importantes trabajos que en él se realizan.

Esta visita fue, por tanto, la primera toma de contacto que permitió a nuestros alumnos familiarizarse con la aviación



D. Gregorio Gutiérrez respondiendo a las preguntas formuladas por alumnos de 2º de Bachillerato durante su explicación del material recogido en la pequeña Exposición

histórica y que facilitó la comprensión y contextualización de las explicaciones que se desarrollarían durante la Conferencia-Mesa Redonda en el Instituto.

“A posteriori” y como exitoso colofón, varios de estos alumnos (y sus padres) presenciaron en directo el domingo siguiente, en mayo, el vuelo inaugural del flamante Polikarpov I-16 de la FIO. La historia de la aviación avanza, pues, en la Enseñanza Secundaria.

Historia aprendida...

Historia no olvidada.

Naturalmente el objetivo perseguido por todas estas actividades no sólo consistía en ampliar el conocimiento de la reciente historia de la aviación entre nuestros alumnos, aspecto habitualmente relegado en los libros de texto, sino que perseguía avanzar en la recuperación de la Memoria Histórica.

A veces, se olvida la importancia que revistió que un grupo de jóvenes militares, tal y como les exigía el deber y el honor, permanecieran fieles al legítimo gobierno de la República y se aprestaran a defenderla frente a las pretensiones de los golpistas.



Rafael de Madariaga, Gregorio Gutiérrez, José M^a Bravo y Julio Martínez Maganto en uno de los últimos momentos de la Conferencia en el IES “Antonio Domínguez Ortiz”.

Muchos de estos combatientes fueron perseguidos, encarcelados, fusilados y, por fuerza, olvidados durante decenios. Si queremos obtener una visión lo suficientemente integradora de este momento histórico tenemos que hacer llegar a nuestros alumnos la voz de quienes vivieron la contienda de forma inmediata, protagonizando muchos de los hechos históricos que aparecen reflejados en los libros de texto que nuestros alumnos estudian. Su voz, su experiencia y su vivencia deben mantenerse

en la memoria reciente del estudio histórico y hacerla llegar a nuestras nuevas generaciones. La posguerra, el exilio, la reconstrucción familiar en una España dictatorial o en el extranjero, los campos de concentración y trabajo en Francia o la lucha contra el nazismo no deben quedar relegados a una mera mención anecdótica.... Quienes lo vivieron deben contar sus experiencias a las nuevas generaciones para que este Patrimonio no se olvide. ■



IN MEMORIAM

Quisiera dedicar estas páginas y su significado a la memoria de mi tío el comandante Juvenicio Maganto López. Sargento piloto en 1938, alumno de la escuela de Kirovabad, fue piloto de Tupolev SB-2 “Katiuska” (2^a Escuadrilla, Grupo 24) durante la Guerra Civil, participando en diferentes misiones de combate.

Tras la Guerra consiguió pasar a Francia, siendo internado, probablemente, en Gurs junto a otros compatriotas. No pudiendo volver a España como consecuencia de su doble condición de militar leal y republicano vivió el resto de su vida en Francia, sin poder ver a su familia en España hasta la llegada de la Democracia.

Casado con una española también exiliada, rehizo su vida en Francia, residiendo en Oloron de Ste, Marie. Tuvo dos hijos que actualmente residen en Francia.

Agradeceré además enormemente que cualquier persona que pueda ofrecerme alguna indicación más sobre mi tío, del que conozco muy escasos datos personales de la época, se ponga en contacto conmigo a través de la ADAR. Cualquier dato sería muy valioso para mí y para mi familia.

Julio Martínez Maganto

¡MALA SUERTE HABER NACIDO MUJER!

Así se lamentaba una aviadora

(Por Celestino Díaz)

Las mujeres siempre tuvieron un trato de inferioridad como se demuestra en un reportaje periodístico recientemente publicado con el título “EL PRIMER HOMBRE EN LA LUNA PUDO SER MUJER”. El machismo lo impidió.

En las últimas décadas del siglo XX y en los primeros años del XXI se aprecia una tendencia a conseguir la paridad absoluta en derechos y deberes entre los hombres y las mujeres ¡OJALA! ¡así sea en breve!.

Mi afición a la lectura data desde muy joven y mis temas preferidos siempre fueron biográficos e históricos y a medida que me iba introduciendo en el meollo de la cuestión, me surgió la siguiente pregunta: ¿Cómo es posible que desde los tiempos más lejanos de la Historia Universal no se aprecie que ni una sola mujer destacara entre los filósofos, pintores, músicos, científicos y demás artes y ciencias? E igualmente sucedió desde que se instituyeron los premios Nobel con la única excepción de María Curie, premio Nobel de Física en 1903, y Química en 1911,

Al recordar a esta célebre científ-

fica, viene a cuento comentar su primer viaje a EE.UU. y como curiosidad citaré su llegada al puerto donde un gentío entusiasta expresaba su alegría, y le emocionó tanto o más que la decepción que supuso para ella cuando se percató de que la muchedumbre rendía homenaje a Carpentier campeón del mundo del boxeo, que llegaba en el mismo barco.

Otro tanto desalentador y decepcionante le supuso a una aviadora, piloto de combate norteamericana, como se aprecia en el reportaje periodístico citado al principio. Esta aviadora se llamaba Jerrier Coble y cumplía todos los requisitos para soportar las duras condiciones de la citada misión espacial, pero el machismo de la época no podía permitir que una mujer fuera la primera en pisar nuestro satélite. Por esa razón en 1958 se redactó una convocatoria que decía: “Todo aspirante astronauta ha de ser hombre entre 25 y 40 años” ¡Clara discriminación!

Idéntico trato de inferioridad a la mujer se produjo en la convocatoria promulgada por Indalecio Prieto como ministro de Marina y Aire que decía: “Los aspiran-

tes a alumnos pilotos han de ser hombres entre 18 a 21 años” y ya entonces se apreciaba en nuestro país que el sexo femenino era apto para pilotar un aeroplano, pues la señorita Mari Pepa Colomer había obtenido el título de piloto el 18 de enero de 1931, y, poco después, Dolores Vives tripuló en solitario un avión monoplaza en Cataluña. También es sumamente lógico recordar a Margaret Ringenber fallecida recientemente a los 87 años que fue piloto de combate durante la II Guerra Mundial. Pero lo más notorio fue que su último vuelo lo realizó en julio pasado, un mes antes de fallecer (realizó más de 40,000 horas de vuelo)

Como colofón a este modesto homenaje a todas las aviadoras y como singular ejemplo, cito a Rocío González Torres, alférez y piloto número uno de pilotos de combate de España de la última promoción que, según comenta ella ya desde la edad de 6 años dijo: “quiero ser piloto”.

“Ahí es nada” pero suficiente para apreciar que estamos llegando a esa PARIDAD....

■



La mujer vuela cada día más alto en una batalla por la igualdad que pronto dejará de ocupar los diarios. Esta vez, el hito ha llegado de la mano a los mandos de un caza del Ejército del Aire. La alférez Rocío González Torres se ha convertido en la primera mujer número uno de la promoción de pilotos de caza tras los cursos de la Base Aérea de Talavera la Real (Badajoz). Estos cursos, teóricos y prácticos, preparan a los pilotos de combate de los aviones F-5. Según la información del Ministerio de Defensa, González Torres “ha destacado por su regularidad, interés y su habilidad en el dominio del avión”. El curso incluye combate aire-aire, misiones aire-suelo y polígono de tiro. Precisamente en tiro es donde la alférez ha obtenido la mejor puntuación. La promoción que hoy pasa a la historia y que concede a los futuros pilotos de combate 90 horas de vuelo arrancó con 18 alumnos de los que 15 han logrado finalizar.

Fuente: “El País”



AVIADORES de la REPÚBLICA en «LA LEGIÓN» (IV)



Por Gregorio Gutiérrez «Guti»

El viaje de regreso a la península, lo hicimos en las mismas condiciones que a la ida, es decir, en la cubierta de un carguero, pero esta vez era distinto ya que íbamos equipados con capote y manta. Esta travesía la solían hacer dos barcos, que se cruzaban en su ruta. El “Vicente Puchol” y el “J.J. Sister” estuvieron prestando este servicio durante muchos años.

Desde Málaga, por ferrocarril, nos trasladaron al acuartelamiento que La Legión tenía en Jimena de la Frontera.

Este cuartel, de la 1ª Bandera, estaba muy cerca de la estación. Era un viejo edificio, grande. (según creo fue un antiguo convento) El sargento de guardia nos presentó ante el Teniente Ayudante, que era quien tenía que decidir a qué compañía íbamos a ser destinados. Formados en fila de uno, fuimos pasando por su despacho, teniendo que contestar a las siguientes preguntas: ¿Cómo te llamas? - Fulano de tal ¿De donde eres? De Cuenca ¿Qué oficio tienes? Panadero.....etc., etc.... Entonces ordenaba a un legionario que estaba allí: A éste llévale a la 1ª compañía... etc.. Así uno por uno. Cuando me tocó a mí, al preguntarme ¿Qué oficio tienes? Le contesté: Técnico de Radio. Entonces, levantando la vista, me miró de arriba a bajo y me dice: ¡Tú quédate aquí!

Cuando ya habían pasado todos ordenó al legionario: ¡A éste llévale a la Plana Mayor!

Julio Muñoz fue destinado a la 1ª Compañía. Francisco Malagón y Rafael González a la 13ª.

En la Plana Mayor me recibe el cabo Chapparro y me pregunta: ¿A ti porqué te han

mandado aquí? ¡No lo sé!, contesto. ¡Pues vas a tener que aprender el código Morse!. No es necesario, sé transmitir y recibir perfectamente. ¡Está bien! – No dijo más.

La 1ª Bandera (equivalente a un Batallón) la mandaba el Comandante D. José Rubio Rodríguez.

Constaba de 3 compañías de fusileros. La 1ª, que mandaba el Teniente Lachica. La 3ª el Capitán Montilla y la 13ª el Teniente Gutiérrez. La 2ª Compañía era de ametralladoras y morteros, mandada por el Capitán Conejo, y la Plana Mayor por el Teniente D. Miguel Pérez Pombero.

Tanto el trato como la actividad era distinto a lo que habíamos experimentado en Melilla. Bastante ejercicio físico (gimnasia, instrucción, deportes... etc.) y por las tardes clases teóricas y tiempo libre; todo muy normal.

El pueblo de Jimena estaba a más de 2 kilómetros del cuartel. Alrededor de la estación había un pequeño núcleo urbano, con una cantina donde solían ir los legionarios, en el tiempo libre, a ingerir alcohol y fumar grifa. Esto a nosotros no nos “iba”. He de hacer constar que la comida que nos daban



era mala y además escasa. En una palabra, pasábamos hambre. No había nada para comprar, pues existía el racionamiento para la población civil (había algo, de estraperlo).

Estábamos en pleno mes de enero y nos apetecía meter al estómago algo caliente. No sé a quien se le ocurrió la idea de hablar con una señora de una casa próxima. El caso es que esta mujer nos dejaba una pequeña habitación para todas las tardes (unas dos horas del tiempo libre) donde había una mesa camilla, con faldas y un buen brasero de cisco. Mientras nosotros charlábamos, leíamos o escribíamos cartas, nos preparaba una buena sartén de gachas, con harina de almortas y torreznos, que nos sabían a gloria y, a la vez, complacíamos a nuestro estómago gratamente; todo a cambio de una módica cantidad de dinero.

En el “convento” estuvimos aproximadamente un mes, después nos trasladaron al mismo pueblo de Jimena de la Frontera. Esto era otra cosa, teníamos mejor alojamiento y podíamos disfrutar mejor el tiempo libre.

Había un cine, que no estaba mal para aquellos tiempos. Recuerdo que en los descansos, de las películas, ponían música de discos. Ahí oí, por primera vez, cantar a una jovencísima Lola Flores y Juanito Valderrama, que entonces estaban de moda.

Yo estaba muy a gusto en la Plana Mayor, ya que éramos unos privilegiados, pues estábamos exentos de hacer guardias, y además tenía unos buenos compañeros. Había dos clases de legionarios: Los antiguos, los que habían participado en la Guerra Civil y los que habíamos ingresado después, por los motivos que ya expresé anteriormente. Entre éstos había muchos vascos, que era una gente extraordinaria. Unos buenos compañeros y amigos. Apellidos como Garay, Aguirregabiria, Barayzarra, Echevarría, etc..

En el transcurso del día nos hacían cantar

el “Himno de La Legión” y “El Novio de la Muerte” un montón de veces. Los vascos cantaban de maravilla. Además nos enseñaron a cantar sus canciones, haciendo distintas voces. La Plana Mayor se convirtió en un Orfeón. Yo aquella época la recuerdo con nostalgia.

En la Plana Mayor había dos sargentos: el sargento Cascales, larguirucho y seco (como D. Quijote) un santurrón murciano con muy mala leche. Y el sargento Brenes, andaluz, bajo y rechoncho (como Sancho Panza) bonachón y simpático.

Había tres cabos: el cabo Tobío, gallego de Corcubián, muy corpulento. Era el cabo de “gastadores” (los que van en primer lugar en los desfiles). El cabo Aguilar (con aspecto de “chuletilla”) éste era el cabo “turuta” (o trompeta), que también se encargaba del borrego (mascota) y el cabo Chaparro. Éste era el cabo de Transmisiones, (aunque no sabía más que transmitir y recibir en Morse óptico, no acústico) tenía aspecto de extremeño, y no parecía mala persona.

Todas las mañanas, los días soleados, teníamos que salir al campo e instalar los heliógrafos, (a unos 500 m. de distancia) para hacer prácticas de enviar y recibir mensajes.

Jimena de la Frontera era (y lo seguirá siendo) un pueblo precioso. Enclavado en la ruta turística de los “pueblos blancos”, Sus empinadas calles muy limpias, sus casas blanquísimas (entonces con cal) y como remate un castillo en la cima más alta. Además tenía un río bastante caudaloso (el Guadiaro).

Todo esto ofrecía a la vista un paisaje impresionante. Pero en cambio no había una explanada, donde poder realizar prácticas de instrucción y desfiles.

Todo esto me hacía suponer que nuestra estancia en este lugar era transitoria y que pronto seríamos trasladados a otro lugar.

(continuará)

CRÓNICA DE UN HOMENAJE

En el Ícaro número 93, de abril de este año, aparece en su portada la fotografía del homenaje tributado el día 5 de enero al que fue veterano aviador de la República, Gumersindo Areán Rodríguez. En la misma, el alcalde del Concello, acompañado de varios familiares de Areán, entre ellos su nieto Luis, descubren una placa conmemorativa en la casa del pueblecito de Pedroso, Concello de Rodeiro, que vio nacer al piloto.

Esta efemérides fue el preliminar del verdadero homenaje que, seis meses y medio más tarde, el 19 de julio, se habría de celebrar, pero esta vez en Rodeiro.

A mediados de julio, Roberto Pando, uno de los colaboradores históricos con que cuenta y se honra ADAR, desde Llanes, Asturias, invita a Ángel Giménez, en nombre del Ayuntamiento de Lalín, Pontevedra, al homenaje que Emiliano García Méijome, presidente de la Fundación "Vento de Cola", de acuerdo con este consistorio, el de Rodeiro y autoridades militares, está organizando para honrar al aviador gallego el 19 de julio. Esta invitación está fundamentada, según él, en el conocimiento de la fraternal amistad existente entre Gumersindo e Isidoro Giménez, padre de Ángel, desde que ambos ingresaron en Aviación el año 1925, el haber conocido y tratado Ángel, en su niñez, a Areán y el hecho de ser depositario de la correspondencia entre varios amigos.



Grupo de asistentes al acto de homenaje a Areán

También se amplía la invitación al presidente de ADAR, Joaquín Calvo, pero como su delicado estado de salud lo impide, Gregorio Gutiérrez es el elegido para representar a la Asociación.

Al habla con Emiliano, éste se hace cargo de organizar todo lo relativo a esas invitaciones, billetes de avión, recogida de los interesados en el aeropuerto de Vigo, traslado al hospedaje, presentación a autoridades y familiares, etc.

La víspera del homenaje, Emiliano lleva en su coche a Gregorio, su esposa y a Ángel, de visita a la casa natal de Gumersindo, donde se departe muy afectuosamente con Edelmira, sobrina de Areán, su esposo José y sus hijos Jesús y Elba, que también son primos de Emiliano, intercambiando recuerdos y añoranzas.

El día señalado, son traslada-

dos al ayuntamiento de Rodeiro donde saludan a su alcalde, Manuel Salgado, y conocen y son presentados a algunos de los numerosos asistentes a los actos. Seguidamente, en el Salón de Actos, el principal edil explica de forma pormenorizada cómo, desde el mes de enero, se había ido gestionando el proceso del acto que, a continuación, se iba a celebrar, dedicando palabras de agradecimiento a los colaboradores, Ejército del Aire, autoridades civiles, antiguos amigos y compañeros de Arma, en su nombre y en el de los familiares de Areán. Para cerrar esta primera parte, invita a firmar en el Libro de Honor del Consistorio a la familia del aviador e, inmediatamente después, a los representantes de la Aviación Republicana y a Emiliano y a Pando, como coordinadores.

Desde allí, se traslada todo el

cortejo al lugar, próximo, en el que se ubica el monumento que materializa el homenaje. Dos sobrinas del homenajeado, Edelmira y Elisa, bajo la atenta mirada del alcalde, descubren la cortinilla que cubre el rectangular monolito en el que una placa que da nombre de “Avenida del Aviador Gumersindo Areán” a la que, hasta el momento, era conocida como “Calle de la Piscina”.

Simultáneamente al acto, muy aplaudido, la Patrulla Águila, del Ejército del Aire, dirigida por el comandante Alonso, se agregaba a la celebración dando unas espectaculares pasadas, dejando en el cielo de Rodeiro una bella estela con los colores de la bandera. Acompañando a la sucesión de estos acontecimientos, en un quiosco cercano, la banda de música “Muintenta” desgranaba sus alegres notas, recabando el orgullo de haber tenido entre sus componentes, hace muchos años, a un jovencito Gumersindo Areán que todavía no era aviador.

En un pequeño estrado anexo al monumento, nuevamente el alcalde se dirige al emocionado público e invita a decir una palabras relativas a los momentos vividos a Emiliano, Giménez, Gregorio, Hipólito Barbeitio (piloto republicano), Isabel Areán y Roberto Pando; éste último, haciendo una soberbia semblanza del homenajeado, estima que este reconocimiento de aviador en su propia tierra podría servir para dar por zanjado el fratricida enfrentamiento de dos bandos patriotas en una guerra incivil. Los oradores son obsequiados

con unas cristalinas placas conmemorativas del homenaje.

Como con todos estos acontecimientos se ha llegado a la hora de la comida, el municipio ya tenía prevista una gran carpa en la misma explanada en que se habían desarrollado los acontecimientos, donde se sirvió un ágape gallego a base de pulpo, empanada y bizcochos, con lo que hermanar más a los numerosos asistentes y comentar el monográfico del día, el homenaje.

Cuando comenzaba el yantar, apareció un invitado al que, determinadas circunstancias habían hecho retrasar su llegada a tiempo a los festejos: el coronel Alfredo Kindelán, subdirector del Museo del Aire de Cuatro Vientos, quien, saludando a los asistentes, se unió a esta comida de confraternidad.

El remate a este histórico día lo pusieron los componentes de un grupo de paracaidistas del Ejército del Aire, al mando del comandante Silveiro que, con absoluta precisión, se fueron lanzando sobre el campo de fútbol de Rodeiro, haciendo las delicias del público asistente. Al terminar la demostración, departieron muy interesados con los representantes de ADAR, del hoy y ayer de la aviación.

Casualmente, este grupo cenaba en el restaurante donde también lo hacían Gregorio y su esposa y Giménez. En determinado momento, se apagaron las luces y alguien entró en el comedor portando una gran tarta con velitas encendidas, para festejar el aniversario de uno de los jóvenes paracaidistas y, detalle simpático, un

trozo de esa tarta fue ofrecida afectuosamente a los de ADAR; era un homenaje que la aviación moderna rendía a la aviación heroica.

Al día siguiente, camino del aeropuerto de Vigo para regresar a Madrid, Emiliano hizo una parada en Lalín con el fin de permitir a Gregorio hacer una foto al monumento de otro histórico aviador gallego, Joaquín Loriga Taboada.

Y ya, volando hacia Barajas, Giménez pasaba revista a lo transcurrido en los dos vertiginosos días pasados, inmerso en el especial mundo de los hombres señalados por la Historia del Aire, fuesen del color que fuesen, cuando, al recordar las palabras de Roberto Pando, en la inauguración del monumento a Gumersindo Areán, no pudo por menos que evocar la certera frase del famoso escritor y aviador francés, Antoine de Saint-Exupéry, hace ya bastantes años: “Todos los aviadores constituyen una gran familia a la que solo separa la guerra y a la que vuelve a unir la muerte”.

Ángel Giménez





LOS RECUERDOS Y LA HISTORIA

Por Simón Fiestas

Hace ya algún tiempo tuve la oportunidad de conocer a un buen amigo e historiador, Angelo Emiliani, con destacados conocimientos de la guerra civil española (1936-39) y en particular lo relacionado con las aviaciones de los bandos gubernamental y nacionalista, especialmente la participación de la aviación italiana, sin norma fija de permanencia, aparte los alemanes que cambiaban al personal volante, en periodos de seis meses.

Ambas ayudas e intervenciones, italianas y alemanas, estaban inspiradas militarmente como un “ensayo general” o entrenamiento preparatorio en relación con una posible guerra mundial pues, efectivamente, finalizada en el mes de marzo de 1939 la guerra de España, en septiembre del mismo año, Alemania invadía algunos de los países llamados del Este. A continuación se sumaban a la misma Italia (1940), Bulgaria y Rumania (1941) alineadas con las fuerzas armadas alemanas que ya estaban en guerra.

Dejando aparte el segundo conflicto mundial (1939-1945), diremos que la intervención de Alemania e Italia en nuestra guerra, indudablemente estaba pensada y estudiada, como un entrenamiento bélico y beneficioso para ambas partes y para poder ensayar nuevos materiales y experiencias para futuras victorias y logros en beneficio de

los sueños y batallas de Adolf Hitler y Benito Musolini.

Según una estimación facilitada por Angelo Emiliani, todavía no se puede precisar el número de combatientes italianos que tomaron parte en la guerra civil española, entre julio de 1936 y marzo de 1939, pues, sólo en lo que se refiere al personal de vuelo, los italianos participaron en la suma aproximada de 1800.

En cambio del colectivo de pilotos y otras especialidades pertenecientes a la Aviación de la II República Española, se puede hacer una estimación o resumen, según datos que se comentan en este trabajo.

Al estallar la guerra civil en julio de 1936, la aviación gubernamental era más bien escasa y con aparatos antiguos. Durante los años 1936 y 1937, la escuadrilla de Lacalle ya utilizaba personal mercenario con aviones rusos y pilotos extranjeros a sueldo, que percibían 1500 pesetas mensuales mas una prima de otras 100 por cada avión derribado, importe generoso en aquellos tiempos en que la relación peseta/ dólar era de un dólar siete pesetas.

Llegada la necesidad de preparar una aviación con personal español, se convocan cursos para la formación de nuevos pilotos, necesidad que se publica en el Boletín Oficial del Ministerio de De-

fensa, fijando unos límites en la edad de los futuros aviadores, entre los 18 a los 23 años, que es cuando puede existir mas competencia y agresividad.

Los cursos de vuelo, entre los realizados en España, la Unión Soviética (URSS) Francia, se ofrecían unos estudios y formación muy completos. Fueron elegidos el siguiente personal con el ascenso a Sargento Piloto al finalizar el curso:

- Pilotos Aviadores..... 1.115
- Observadores..... 187
- Radio Telegrafistas 10
- Ametrallador-Bombardero 347

1.659

Quedaron retenidos en la URSS el curso de la cuarta promoción, de 150 alumnos, que no pudieron regresar a la España de Franco por haber finalizado la guerra civil. Si bien los nacionalistas pudieron ganar, lamentablemente no supieron respetar o confundieron la paz con la victoria.

S. Fiestas Martí (Barcelona)

Damos

la bienvenida a:

PABLO LLUCH RUIZ
(Valencia)

XERARDO
RODRÍGUEZ ARIAS
(Santiago de Compostela)



La Visita

He tenido la otra tarde
una agradable visita
visita de juventud
de tres nietas muy bonitas.
Se me llenó el comedor
de conversación distinta
no se hablaba de vejez,
de enfermedades, de achaques...
de dolencias, de reumas
de lo que hablamos los viejos
a lo largo de la tarde.
Ellas hablaban de trapos

de compañeros y de trabajos
de vacaciones y viajes
de esas vidas que comienzan
poco, a poco a realizarse.
Irma, que se va a Inglaterra,
Elena, que va a ser madre,
Camino, que busca un piso
que sea un poco más grande.
También tienen sus problemas
como todos los mortales
pero tienen mucha vida,
mucha vida por delante.

Me ha encantado su visita
y fue una tarde agradable.
Eran hijas de mis hijos
eran jóvenes, bonitas,
sentía orgullo de madre.
Les deseo lo mejor
y si alguna vez llorasen
que sea por alegría
no porque las hiera nadie

(Felicitas de las Heras)

IN MEMORIAM

Josep Grau Muntané



Desde Miravet, en la Ribera d'Ebre, ha emprendido su último vuelo Josep Grau Muntané a la edad de 91 años. Josep era un hombre de carácter recio, muy recto y tan sencillo como comprometido políticamente hasta el final con la causa de los oprimidos y los débiles. Hasta su último aliento despotricó de todo aquello que es injusto en este mundo tan desastrado. Estas palabras que pueden parecer retóricas y huecas a quien las lea, son, puede estar seguro el lector, fiel reflejo de una manera de ser y el modo de vida de este Hombre con mayúsculas, al que conocí en Gandesa hace ya algunos años. Al estallar la guerra, Josep se presentó como voluntario en el frente de Madrid, incorporándose más tarde a las FARE, en donde fue un piloto más- en palabras del propio Grau- de los legendarios "Chatos". Más tarde se vio obligado a cruzar la frontera

hacia el infausto exilio, del que volvió nuevamente para incorporarse a las guerrillas urbanas de Barcelona. Después de duros años de lucha clandestina, Josep se exilió definitivamente en Francia, en una travesía infernal a pie por los Pirineos, en la que más tarde le seguiría su valiente esposa Montserrat y su pequeño hijo Ramón. En Francia se tuvo que enfrentar a los avatares de la ocupación nazi boicoteando tanto como pudo la producción de guerra en la que fue obligado a trabajar. Después de la guerra, Josep y Montse se establecieron a fuerza de duros sacrificios, levantando un hogar y una familia.

Finalmente, en los años ochenta retornó con su familia a Miravet en donde se estableció y empezó una nueva vida junto a su hijo Enric, quien trabaja en una explotación agrícola a orillas del Ebro. Y así llegó hasta nuestros días, jubilado, ejerciendo su afición a la pintura, pero sin dejar de implicarse con las causas perdidas por el mero hecho de llevar una vida mediana y merecidamente acomodada. Luchando hasta el final.

Vaya con todo mi cariño un último y postrer saludo:

Salut, amic!

Isaac Montoya Salamó

Alas de Libertad

(Angel Giménez)

El pasado 30 de Junio, ADAR fue invitada a la presentación de un libro en la sede del Sindicato U.G.T., en la Avenida de América, 25, en Madrid. Este libro está editado por la Fundación Progreso y Cultura, depositaria de la memoria histórica de dicho Organismo, con la colaboración del Ministerio de la Presidencia, y su autor, Manuel del Río Martín, lo ha titulado, "Alas de Libertad". Historia de la vida de Aviadores de la República.

En esta publicación, se plasma la vida de tres protagonistas que intervinieron en la absurda y cruel Guerra Civil española, los pilotos: Joaquín Calvo y Gregorio Gutiérrez y el ametrallador-bombardero, Amancio Baltanás, contada por ellos mismos, abarcando sus recuerdos y vivencias los periodos de la preguerra, la contienda misma y su larga y penosa posguerra.

El salón de actos se encontraba colmado de asistentes, entre los que podían verse, fotógrafos, periodistas, interesados en la Aviación y la Historia, sindicalistas, etc.. ADAR estaba representada por : Joaquín Calvo, Gregorio Gutiérrez y esposa, M^a Carmen Martín, Josefina Castañeda, José Luis Figueroa y Angel Giménez.

La presentación del acto corrió a cargo del Director-Gerente de la Fundación Progreso y Cultura, Jesús Barcenilla Nieto quien, junto con el autor del libro y el representante del Sindicato , José Ricardo, explicaron ampliamente cómo se proyectó y materializó esta publicación, incidiendo en

la necesidad de que la memoria histórica de nuestro reciente pasado, al igual que en esta ocasión, debe darse a conocer y extenderse por todos los medios, como freno y controversia a las falsedades y ocultaciones durante tantos años soporadas.

A continuación se proyecta un cortometraje en el que, con el preludio de escenas de la guerra, aparece la intervención individual de los tres aviadores que conforma el texto de "Alas de Libertad". Finaliza esta presentación, muy aplaudida, con generosa entrega de diversos ejemplares de la obra entre los asistentes y copias en DVD de la proyección a los protagonistas.



Y como suele acontecer en este tipo de actos, los representantes de ADAR son solicitados por personas deseosas de conocer hechos, datos, detalles, etc., referidos a la Aviación Republicana, la "Gloriosa", que, amablemente son atendidos.

A. Giménez

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.

Angel Luesma Asticola	(Francia)	(05-06-07)
José Belahere González	(Madrid)	(14-08-08)
Asunción Illas Gratacos	(Barcelona)	(09-08-08)
María Bonet		
(Vda. de Alapont)	(Valencia)	(09-08-2008)

EL GENERAL VICENTE ROJO: MI VERDAD

Escrito por Javier Fernández López

Prólogo: Gabriel Cardona

Dada su importancia histórica, me permito comentar un libro dedicado al GENERAL VICENTE ROJO, militar, estudioso, católico y ajeno a la política. Mantuvo la palabra empeñada en 1931 cuando todos los militares firmaron unos pliegos donde estaba escrito:

“Prometo servir fielmente a la República y defenderla con las armas”

El libro de referencia resulta doblemente recomendable porque la democracia necesita ejemplos y la vida de Vicente Rojo ofrece una referencia innegable. Militar inteligente disciplinado y honesto, libró una guerra imposible de ganar contra un adversario dotado de todos los recursos.

Perdió y se supo perder mientras que sus enemigos no supieron ganar, confundiendo la Victoria con la Paz.

Es un orgullo para el Ejército español que el general Rojo, figure entre sus recuerdos colectivos. Esperemos que, alguna vez se reconozca.

Termino este pequeño prólogo gracias a Gabriel Cardona de la Universidad de Barcelona que, también señala que la democracia no es una situación, sino un camino. Y los caminos se construyen andando.

Si bien las nuevas generaciones también valoran que han transcurrido setenta años desde la Guerra Civil a la actualidad (1938-2008), que aquello fue un episodio más en la historia de España, no podemos despreocuparnos porque el ser humano puede ser voluble y difícil de mantenerse en una senda equilibrada, así que no hay que olvidar y buscar el bienestar de la sociedad en que convivimos todos.

(S. Fiestas Martí)

APORTACIONES VOLUNTARIAS AL BOLETÍN «ICARO» AÑO 2008

119	Alicante	M ^a Carmen Marimón Llorca	20,00
120	Alicante	L.F. Marimón Llorca	20,00
121	Alicante	P. Jiménez López	20,00
122	Madrid	M. Muñoz Ruiz	30,00
123	Madrid	Antonia Matarredona Mellado	50,00
124	Argamasilla	Reyes Gómez Tebar	40,00
125	Argamasilla	H. Cano Serrano	40,00
126	Lobosillo	B. Castejón Esparse	20,00
127	Girona	R. Vila Serra	40,00
128	Valencia	E. Ventura Bataller	20,00
129	Madrid	P. Bajo Sánchez	20,00
130	N.Baztán	F. Bajo Álvarez	20,00
131	N. Baztán	Martín Bajo Palomo	10,00
133	Murcia	D. Cánovas Pérez	30,00
134	Murcia	J. Pedro García Ortiz	10,00
135	Silla	Adela Delgado (Vda. de Arias)	10,00
136	Barcelona	Frances Pararols	30,00

SE RECUERDA A TODOS LOS SOCIOS
QUE EN LA ASAMBLEA DEL MES
DE MAYO SE APROBÓ EL AUMENTO
DE LA CUOTA PARA EL AÑO 2009:

90,00 EUROS PARA LOS SOCIOS
Y 50,00 EUROS PARA LAS VIUDAS



COMENTARIOS SOBRE LA EXPOSICIÓN DEDICADA A VIRGILIO LERET (1902-1936)

Como recordarán nuestros socios, el pasado mes de marzo se exhibió en la Sala de Arquerías de Nuevos Ministerios una exposición dedicada al aviador e inventor Virgilio Leret. Esta muestra, patrocinada por AENA, fue muy atractiva dada la enorme variedad de material presentado (fotografías, motores, maquetas e uniformes) explicado perfectamente por unos vistosos paneles.

Aunque en el ICARO anterior ya hicimos mención de este acto, hemos vuelto a recibir numerosos comentarios favorables de socios de ADAR y otros aficionados de la aeronáutica en los que no sólo se congratulaban de que AENA siga promoviendo y subvencionando este tipo de eventos aeronáuticos (en realidad es la única institución que lo lleva a cabo plenamente) sino que se haya realizado con el fin de alcanzar la máxima divulgación sin perder su carácter de rigor histórico. En el caso que nos ocupa, es de reseñar la labor del comisario de la exposición que supo mostrar acertadamente el funcionamiento e importancia que tuvo el hecho de que Virgilio Leret diseñara su famoso Mototurbocompresor. Desde ICARO, queremos felicitar a AENA y a los organizadores por esta más que digna exposición y junto a nuestra compañera Carlota Leret, nos congratulamos de que un aviador republicano vuelva a ser noticia histórica.

Redacción de ICARO

XII JORNADAS DE ESTUDIOS
HISTÓRICOS AERONÁUTICOS
Madrid 21 / 22 / 23 /
octubre 2008

Casa de América
Salón Bolívar
Plaza de Cibeles 2
Madrid

XII JORNADAS DE ESTUDIOS
HISTÓRICOS AERONÁUTICOS

Madrid 21 / 22 / 23 /
octubre 2008

figuras de la aeronáutica española II

Hidalgo de Cisneros

Ángel Salas Larrazabal

Tomás Castañó de Meneses

Juan de la Cierva

Francisco López - Piedraza

Pablo Rada

María Josefa Codornier

Teodosio Pombo

Horacio Echevarrieta



CASA MINICA

