BOLETIN INFORMATIVO DE LA JUNTA DIRECTIVA NACIONAL
DE LA ASOCIACION DE AVIADORES DE LA REPUBLICA

A. D. A. R.

BOLETIN N.º 19 DICIEMBRE 1990

EDITORIAL

Hace más de ocho años que se inició un vuelo reivindicativo con una ruta de navegación trazada por un asesor jurídico que, desde el primer momento, mantuvo un rumbo óptimo para llegar a un punto marcado por un objetivo: obtener el Título I para unos aviadores que confirmaron con valor y buenas aptitudes aeronaúticas la filosofía que resalta esa frase que dice: " LA PROFESIONALIDAD DE UN MILITAR SOLO ES PLENAMENTE DEMOSTRABLE EN UN CONFLICTO BELICO ". Y en nuestra guerra, nadie puso en duda la capacidad operativa y profesional de los distintos especialistas que constituyeron aquel ejército del aire, que dejó imperecedero recuerdo en la Historia de la Aviación de Guerra.

De la misma manera que Icaro reconoce los méritos y el buen trabajo realizado por D. Luis Roldán Rodríguez, que, recientemente, ha tomado la decisión irrevocable de abandonar la defensa de ADAR, el debe admitir sinceramente que la Junta Nacional Ampliada puso el máximo empeño para que el Sr. Roldán y sólo él fuera el que realizara el aterrizaje de ese largo vuelo reivindicativo, y así, de forma feliz concluyera la zozobra al tomar tierra todos aquellos que todavía tienen en el aire su Título I. Pero al no resultar factible ese deseo, se ha creado una situación que nos obliga a reflexionar para que ningún compañero pueda sentirse preocupado al desconocer como se va a defender su caso. Entonces, es responsabilidad de todos y en primer lugar, de la Directiva Nacional intentar la búsqueda del camino más llano para que los expedientes se deslicen hacia un fallo favorable en el menor tiempo posible.

Conviene saber que en el pleno del 20 de octubre pasado, se confirmó una voluntad unánime para que jamás pudiera borrarse de nuestra mente la trayectoria repleta de aciertos de nuestro abogado. Igualmente, ante la disyuntiva de la dimisión del Sr. Roldán o la desaprobación de las gestiones - sin previa consulta a D. Luis - por el Presidente y Vicepresidente de la Asociación, los miembros de la Ampliada optaron por recomendar un diálogo amistoso para que ambas partes continuaran colaborando como lo vinieron haciendo desde el principio. Lamentablemente en el transcurso de las deliberaciones no se llegó a un entendimiento, aunque se determinó que no podíamos olvidar, por las buenas, el historial, altruismo, sincera colaboración y entusiasmo de los compañeros Bravo y Medina en todo lo relaiconado con los fines asociativos.

Por todo lo expuesto, el día que finalice este vuelo, justamente cuando no quede un solo aviador sin su reconocimientio profesional, será el momento para que cada cual medite sobre el grado de participación en este proceso, que ha costado cierto sacrificio a unos cuantos que tuvieron el acierto de crear unas comisiones jurídicas para que después continuara la defensa de un abogado impuesto en temas castrenses. Por ello, D. Luis Roldán no haregateado elogios a los miembros de esas comisiones y en especial a los compañeros motivo de la discordia por las célebre listas; igualmente, en infinidad de ocasiones, también se ha ensalzado el acierto, la paciencia y la laboriosidad de ese compañero que recopiló en un tomo histórico todo lo legislado en el periodo 1936/39 con la totalidad de las citas y vicisitudes de cada uno de los que ingresaron en el Arma durante la contienda. Ante este antecedente, se comprueba la eficacia de las Comisiones Jurídicas que ahora, exigen su puesta a punto con la incorporación en las mismas de asociados pertenecientes a los colectivos de Alumnos, Personal de Tropas y Servicios y de aquellos que después de concluidos sus estudios no fueron confirmados sus títulos con las inserción en los respectivos B.O.E.. Por consiguiente, vosotros debeis reconocer que vuestra situación actual tiene muchas más posibilidades de éxito que el resto de los asociados hace unos cuantos meses.

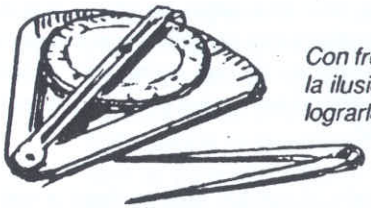
En este caso concreto quien algo quiere nada le cuesta, sólo se precisa un poco de solidaridad en su propio beneficio, participando en esas nuevas comisiones de las respectivas Juntas Delegadas.

NOTA

ADEMAS DE LA EXPLICACION QUE SE DESPRENDE DEL EXTRACTO DEL ACTA DE LA AMPLIADA INSERTADA EN EL BOLETIN N.º 18, LA DIRECTIVA NACIONAL HA TOMADO LA DECISION DE PUBLICAR UN BOLETIN ADICIONAL, QUE SE REMITIRA EN BREVE, PARA RECOGER TODO LO ESCRITO, SIN SUPRIMIR NI UN PUNTO NI UNA COMA, AL OBJETO DE QUE CADA ASOCIADO PUEDA SACAR SUS PROPIAS CONCLUSIONES SOBRE LA DIMISION DEL SR. ROLDAN.

IGUALMENTE, TENEMOS LA SATISFACCION DE COMUNICAROS QUE DESDE EL DIA 1 DE DICIEMBRE PASADO, CONTAMOS CON LOS SERVICIOS DE UN NUEVO ABOGADO CON EXPERIENCIA.
EN EL CITADO BOLETIN EXTRA, QUE OS LLEGARA SEGUIDAMENTE, RECIBIREIS AMPLIA INFORMACION AL RESPECTO.

SUEÑOS, FRUSTACIONES Y REALIDADES



Con frecuencia en la vida de un hombre, se amalgama la ilusión por alcanzar lo deseado y la frustación al no lograrlo.

Celestino Díaz

Algunos de los que soñaban con volar aún reconociendo los sinsabores de nuestra guerra civil, ha de agradecer a esa contienda que sus sueños se hicieran realidad. Pero no todos consiguieron deleitarse con el vueloen solitario, que es la imitación más aproximada al que realizan las aves cuando revolotean con absoluta independencia. Muchos vieron frustadas sus ilusiones en el exámen teórico, otros quedaron eliminados al no superar el reconocimiento médico, y aquellos que fueron admitidos como alumnos pilotos los destinaron a diferentes Escuelas de España, Francia y la URSS. Casi todos preferían ser pilotos de caza, y, por eso, algunos a quienes se les impuso prácticas en aviones de reconocimiento o en polimotores se sintieron defraudados, contrariedad que actuó de forma negativa, solamente superada por la exigencia impuesta por una disciplina militar propia de su nueva situación como aspirantes. Si analizamos con ecuanimidad las circunstancias citada, es lógico reconocer que la función de proteger encomendada a los aviones de caza, motiva con más fuerza moral al piloto encargado de evitar que el enemigo ataque y destruya; todo lo contrario sucede al referirnos a un servicio de bombardeo, cuya eficacia está en relación directa con la máxima destrucción de los objetivos militares del enemigo.

Cometido un tanto enojoso para los tripulantes, aunque responda a una obediencia al mando por razones bélicas, y, en consecuencia, no se sientan responsables; pero en algunos casos supone un peso moral difícil de superar.

Al volver al tema de las frustaciones, los que más sufruieron las consecuencias desalentadoras fueron algunos de los componentes de la segunda promoción, que, al llegar a la URSS y sin la menor explicación justificativa del porqué y como habían realizado la selección, les dijeron ustedes parten para Jarkov, lo que significaba truncar sus esperanzas, no tener opción a tripular un monoplaza, para así poder disfrutar con toda intensidad el placer de volar. Para esos hombres fue un golpe que lo aceptaron a regañadientes, al arrebatarles un derecho adquirido como tales alumnos pilotos al poseer el certificado como aptos por haber superado las pruebas establecidas en la convocatoria al efecto. Después comprendieron que la evolución de la guerra y los nuevos aviones con más velocidad y autonmía que se esperaban recibir, exigían más gente experimentada en los últimos avances en materia de Navegación Aérea.

Este hecho incuestionable implicaba el reconocimiento de que iban a cumplir un cometido necesario e importante y, en definitiva, resultaba tranquilizador para los que tenían motivos para sentirse discriminados. Al principio, se supuso que la selectividad estuvo a cargo del Tribunal Médico que los reconoció en Moscú, supuesto que quedó descartado al llegar el siguiente grupo de alumnos pilotos y los elegidos para realizar estudios de observador - cuando el curso iba muy avanzado - y los alumnos estaban convencidos que correrían la misma suerte que sus antecesores, recibieron la grata noticia de que por fin serían pilotos, y ya como tales aviadores consiguieron regordearse con similar intensidad de placer que deben experimentar esos pájaros que todos contemplábamos al realizar una s evoluciones imposibles de igualar, por el simple razonamiento de que siempre es superior lo natural a lo artificial, y en este caso el vuelo del pájaro nace y el vuelo que realiza el aviador se hace con más o menos habilidad.

Tampoco faltó quien se sintió frutrado al pensar que no llegó a volar un monoplaza por razones políticas o de desconfianza al suponer que podía pasarse al enemigo con gran facilidad; pero es más lógico que al Mando le hubiera resultado sencillísimo eliminarle ante la menor duda, antes de ofrecerle la oportunidad de obtener una plaza en vuelo con la que llegó adisfrutar.

En definitiva, la verdadera frustracción nos afectó a todos por igual al finalizar la contienda, pues nos dejaron sin el menor resquicio para culminar el grado de vocación inicial y las aptitudes profesionales demostradas durante la guerra.

AERODROMO DE CAMPORROBLES, Valencia, Julio de 1938

Se oye ruido de motores de Aviación. El inconfundible de los " Moscas ".

FN Préparate Eusebito, que ya vienen los aviones

EG Estoy preparado ¡ y que vengan todos !

FN (con gesto afirmativo y expresión grave - ¡ Si, que llevamos una racha... !

BREVE PAUSA.

EG Con optimismo - .El mío está aterrizando ¿ y viene bien, parece !

FN (Alejándose hacia el lugar de su avión -. El mío también llega. ¡ Hasta luego!.

EG Alarmado. ¡ Federico, Federico!. Uno viene mal; el piloto debe estar herido.

FN Mirando hacia el avión señalado- ¡ Sí,l sin duda; no controla bien los mandos!

EG Pero no es de la Cuarta, es de la Primera, es de la Primera... Ambas escuadrillas estaban en el mismo Aeródromo, como otras veces

FN Si, es de la prime.... Capotó

EG ¡ No abre la cabina; debe estar herido!

El motor de la ambulancia, que se acerca y pasa velozmente bordeando el Campo impide oir las siguientes palabras, cuando de pronto:

EG ¡ Oooh, se incendió!

FN - con mucha emoción- ¡ Con un traje de vuelo se podría intentar sacarlo...!

EG ¡ Si, pero nosotros no tenemos; y las llamas aumentan muchís...Sin terminar la frase, las balas de las dos ametralladoras empiezan a explotar y el pequeño y bonito avión es ya una bola de fuego imposible de controlar.

Todo sucede en brevísimo tiempo. Alguien, el Cabo Armero Juan Blasi Masssoni, se pone una chaqueta de cuero, no se sabe de quién, y, en impulso muy espontáneo intenta llegar al avión incendiado; pero tiene que detenerse porque las llamas lo envuelven todo y los cientos de balas siguen detonando y "silbando".

En poquísimos minutos el pequeño y grácil avión queda reducido poco menos que a su esqueleto de " costillas " de duraluminio, chamuscado, calcinado... don el piloto a bordo, duyo cuerpo sin vida es sacado más tarde por personal Logístico - Sanitario sin permitir que nadie se acerque.

Cuando llega el capitán Zarazua, que acaba de aterrizar, se acerca al "Mosca" siniestrado, aún humeante y caliente. Se detiene mirándolo con gesto hosco, iracundo; nmueve la cabeza como si expresara su impotencia; sin dirigirse a nadie pronuncia unas duras palabras , frases, que interpretan lo que todos nosotros sentimos, y con una expresión de ureza y rabia mal contenidas como yo nunca le había visto, se da la vuelta y se dirige a su avión, el cual, según después sabemos, está lleno de agujeros de bala. - No es la única vez.

El Capitán D. Manuel Zarauza, dos días antes había sido nombrado Jefe del Grupo 21 de " Moscas "; pasadas dos semanas de la muerte del Jefe anterior, el también Capitán D. Eduardo Claudín, que fué derribado por un cañonazo antiaéreo sin, según se supo, darle tiempo a usar el paracaidas.

UNA MUY BREVE SEMBLANZA:

El Capitán Claudín, en su normal y diario quehacer como Jefe de la Primera de Moscas y después como Jefe de Grupo, Inspiraba profundo respeto y cariño en sus subordinados, en virtud de sus naturales e indudables dotes de mando y su calidad humana. En nuestras convivencias en el mismo Aeródromo, nos lo manifestaban con frecuencia los compañeros de la Primera, y nosotros mismos podíamos percibirlo también. Hacía sentir muy contentos a la nuestra.
El Capitán Claudín, con su alta estatura, lampiño, y su aparente delgadez, pero fibroso, vigoroso; y el Capitán Zarauza, pequeño- con todo respeto- macizo, y amigo de bromas fuertes, aveces bromeaban entré sí, verbalmente. Y era de lo más interesante estar cerca como oyente o espectador; aunque por respeto uno tratara de permanecer imperturbable. Ofrecían un fuerte contraste físico - anatómico y rivalizaban, sin proponérselo, en forma muy espontáneay natural en ser dos de los más destacados y valerosos Pilotos de nuestra Aviación de Caza. Decir esto no es nada nuevo, todos sabíamos que era así. Con diferente estilo, personalidades muy distintas, pero de ambos, podía decirse, resumiendo, que servir bajos sus órdenes, aún en la más humilde jerarquía, significaba un gran honor.

PAGINAS PARA LA HISTORIA

Raimundo Greciano (Madrid)

CAPITULO 2.º

Nuestro deseo inmediato era doblar cuanto antes el Cabo Formentor para ocultarnos de su vista cuando llegaran a la base; pues a juzgar por las intenciones que habían demostrado tener todos los confabulados, podíamos imaginar lo que harían con nosotros si llegábamos a caer en su poder. Ya habíamos avanzado unas cuantas millas, cuando vimos aparecer por el aire a un hidro Dornier. Nuestra alegría fué inmensa, creyendo que vendría por nosotros; pero no fue así, venía para ayudarnos a defender la base. Pero ya era demasiado tarde, además por toda ayuda nos traían unos cuantos fusiles, poco menos que nada. Le explicamos lo que había pasado, incluyendo la huída de los Jefes, haciéndoles conocer nuestra precaria situación; pero ellos no podían hacer nada, diciéndonos el piloto que no podíamos irnos con ellos porque el aparato no podía con tanto peso, pero que cuando llegaran a Barcelona comunicarían nuestra situación para que nos ayudaran a la menor brevedad posible, qunque no comprendíamos que clase de ayuda podrían prestarnos, dado que ya caía de la tarde y pronto se haría de noche. Nuestro lógico desconsuelo se produjo viendo desaparecer al hidro, quedándonos posiblemente a merced de las desencadenates olas que sin duda alguna habrían de producirse, y que algunos, como por ejemplo, yo, entonces no sabía nadar.

Decidimos parar el motor, tratando de conservar la poca gasolina que aún quedaba, para cualquier emergencia que puçdiera surgirnos. Continuamos a golpe de remo, merodeando por aquellos promontorios costeros, tan pródigos en aquella parte de la costa, tratando de encontrar algún rinconcito donde podernos refugiar durante la noche. De lo contrario, estábamos perdidos. De pronto, vislumbramos una especie de aldea, que resultó ser Cala S. vicente, un pequeño poblado de pescadores, donde nada mas pisar tierra, Dengrás empezó a dar gritos de ¡¡ VIVA LA REPUBLICA !. Inmediatamente le hice callar, ya que de haber allí algún fascista, pronto nos delataría. Sigilosamente se me acercó un joven catalán, por su acento lo noté. Me decía que si queríamos salvar el pellejo saliéramos de allí cuanto antes, porque sabía de buena tinta que nos erstaban buscando, y a que son los de Puerto pollensa, ¿ no ?. Me preguntó. No le contesté. Sólo le respondí - haciéndole un gesto de agradecimiento. Había que andar con mucha cautela y no podía uno fiarse de nadie. Después de mucho tiempo nos enteramos que aquel acto humano que tuvo con nosotros, lo habían tenido cinco años preso. me decía que siguiendo la misma ruta que había traido, a muy poca distancia encontraríamos un refugio de pescadores, completamente deshabitado, llamado Cala Castell, pero que no perdiéramos timepo porque había caido ya el sol y pronto se haría de noche.

Después de conseguir poner de nuevo en marcha la viaje canoa, y agotando las últimas gotas de gasolina que nos quedaban, ya que ni siquiera habíamos podido abastecer de algo para comer, únicamente nos llevábamos un bidón con cinco litros de agua, que ya era algo. Salimos de allí a toda prisa, buscando el refugio, pero nada, todo fué inútil. La noche hizo acto de presencia, quedando todo tan oscuro, con esa oscuridad absoluta de la noche marina, que creo no exagerar si aseguro que la noche en alta mar es algo imponente y sobrecogedor para cualquier ser humano, sin ninguna duda. Por eso me gustaría saber escribir bien para poderlo expresar en su verdadera dimensión. Tratando de evitar nuestro desánimo, hablábamos entre nosotros, aunque no nos viéramos las caras. comentando la posibiliboles alternativas que podríamos adoptar en el supuesto de que llegáramos a alcanzar el día, que era mucho suponer. Pretendíamos conservar la esperanza con la "chispa" de eso que se ha dado en llamar " el instinto de Conservación", lo que nos permitiría no cejar en nuestro deseperado empeño de podernos salvar.

Cuando más entusiasmados estábamos en nuestro estado de ánimo, un lejano ruido, oíamos todos con claridad. No teníamos ni la más remota idea de lo que podría ser. Era tanta la oscuridad del horizonte; si al menos hubiéramos tenido una linterna para indicar nuestra presencia.. Tampoco teníamos orientación de donde vendría el ruido en cuestión. Serían, mas o menos, las dos y media de la madrugada y ante la posibilidad de tomar otras medidas, decidimos empezar a dar voces, todos a una, procurando imprimir a nuestros casi desfallecidos pulmones el mayor impulso que nos permitieran nuestras energías; con la vaga esperanza de que pudieran oirnos. Como si fuera una estrella lejana, iluminándonos con sus destellos, en nuestros deseos de salvación, vimos aparecer una lucecita, tenue, pequeñita, muy distante, pero que ante nuestro delirante y lógico asombro iba aumentando de tamaño

paulatinamente, despertando entre nosotros la consiguiente emoción.
Pasados los primeros momentos de verdadera "euforia", empezamos a considerar nuestra singular situación. En ese caso estábamos perdidos. Casi mejor que no nos vieran. Pero ya no tenía remedio, nos habían visto y venían a nuestro encuentro. Tomamos la decisión... de verlas venir y...que ellos se definieran primero, por lo que pudiera pasar; y en todo caso que nos prestaran alguna ayuda en alivio de nuestra precaria situación, sin comer ni dormir, ni posibilidad de hacerlo, justificándonos por el hecho de habérsenos acabado la gasolina, sorprendiéndonos la noche en alta mar, e impidiéndonos regresar a nuestro destino. Cuando llegaron a nuestra altura, se nos acercaron dos marineros en un bote de remo, y al responder a sus preguntas, referente a quiénes éramos y que era lo que queríamos, les expresamos nuestros deseos, solicitando una ayuda que pudiera paliar nuestra situación. De inmediato, uno de los marineros enarboló con ambas manos un remo del bote con el decidido propósito de descargarlo sobre nosotros, diciendo: ¿ Sois fascistas?.¡ No, Camarada !, repliqué de inmediato, somos republicanos que hemos huido de la Isala porque está en poder de los fascistas. Se tranquilizó algo, bjando el remo. Ante mi petición de que nos llevaran a Mahón, que era el lugar más cercano, nos respondieron que no eran más que dos marineros y no podían decidir nada, insistiendo en que pasáramos uno para hablar con el capitán del barco. Como Jacobo estaba mareado desde que empezó nuestra odisea, le dije que pasara el a ver si se le pasaba el mareo, insinuándole que observara lo que pudiera, pues nos parecía un tanto extraña la actitud de aquellos marineros, Esl barco era un guardacostas y nos esncontraron de verdadera casualidad. Dijo el capitán que no podía abandonar el servicio y que la única ayuda que podía prestarnos era que se quedara Jacobo con ellos, que estaba enfermo, y cuando llegaran a Alcudia, que era su ruta, comunicaría nuestra situación para quenos ayudaran lo antes posible. Por supuesto que Jacobo no quiso quedarse y nos inquietabaun tanto la actitud del capitán, no prestándonos ninguna clase de ayuda; además el hecho de que comunicara en Alcudia nustra situación era tanto, como delatarnos, puesto que Alcudia estaba en poder de los fascistas, y el capitán tenía que saberlo. Procuramos evitar que se percatara de nuestros recelos, dándole la impresión de que aceptábamos su proposición, excepto la negativa de Jacobo de quedarse en el barco. Después nos enteramos por otros evadidos de Pollensa en Mahón de que el capitán estaba comprometido en la rebelión y cuando llegó a Alcudia entregó a su tripulación a las autoridades fascistas. Entonces nos explicmos sus vacilaciones para con nosotros, y debimos agradecerle que no nos llegara con él, como pudo hacerlo.
Realmente, con elincidente del guardacostas la noche se nos hizo más corta y nuestro estado de ánimo fué mejorando al contemplarel fascinante aspecto que ofrece en alta mar el amanecer y al experimentar la inmensa alegría de vislumbrar en la costa, de la que nos habíamos separado mucho más de lo que pensábamos. Por otro lado, el mar se iba enfureciendo por momentos y sus gigantescas olas se agitaban peligrosamente por encima de nuestras cabezas. De haber tardado algunos minutos en desembarcar, seguro que no lo habíamos contado.

Con la consiguiente alegría, no exenta de cierta zozobra, Ibamos acercándonos a goles de remo a la costa, ojeando bien su entrono para tratar de localizar Cala Castells, una calita rodeada totalmente de montañas, para ocultarnos de nuestros posibles enemigos.

Nada más pisar tierra, Jacobo, al verse libre de su mareo, me dijo: Graciano, de esta yta no me muero, veremos lo que sucede la próxima vez.

De momento, lo más alucinante era ver la forma de proporcionarnos algo para comer, ya que llevávamos más de 24 horas sin hacerlo,porque no teníamos con que alimentarnos, aunque en realidad hasta entonces nadie había manifestado tener hambre, quizá debido a los momentos tan azarosos que estábamos viviendo.

En tales condiciones, el marinero Torres... empezó a... titubear y a decirnos que se acordaba mucho de su mujer e hijkos y quería regresar. Ninguno se opuso a lque lo hiciera, únicamente le advertimos que no nos delatara. El nos aseguró que no... ¡¡ Jamás !!. Le insinuamos que pensara a lo que se exponia, pero nos dijo que conocía bien aquellos parajes y que además tenía medios para ocultarse. Se despidió de todos y se fué.

FIN DEL CAPITULO 2.º Continuará

LA COMIDA

Estamos en el noventa
en la comida de ADAR,
que este año toca en Madrid,
en la capital de España,
que os recibe con cariño
a los que venis de Francia,
de Rusia, México y otros
que vivís aquí en España
Aunque ahora os veo mayores,
a unos sin pelo, o con canas,
cierro los ojos y os veo,
en mi juventud lejana,
atractivos y valientes,
erais orgullo de España.
Teníais una aureola
de leales, bien ganada,
la traición no tuvo sitio
en la Aviación Republicana.
Vestidos con su uniforme,
aquel uniforme os daba,
una arrogancia, un encanto,
que teníais encandiladas,
a las muchachas de entonces,
no quiero irme por las ramas,
estábais guapos de veras,
es la verdad lisa y llana.
Yo vivía en la Ribera,
que su cielo siempre estaba
surcado por los aviones,
que volaban y volaban,
con prisa, haciendo aviadores,
que España necesitaba.
Una casa de pilotos
junto a mi casa pegada,
me hacía mirar la guerra
con tristeza y preocupada,
que fueron cayendo todos,
unos hoy y otros mañana.
Yo no recuerdo sus nombres,
sólo uno que se llamaba
Tomás Baquedano, aquello
me hacia pensar, que España
estaba herida de muerte.
Recordando aquella casa
rindamos un homenaje
a todos los que nos faltan.
No solamente pilotos,
vosotros teneis la fama.
Aviación la componía,
una grandiosa maraña,
anónima y juvenil,
que no les llegó la fama
y que su trabajo hacía
que todo aquello marchara,
sin olvidar todo aquello,
pasaremos esta página
y al año que viene en Murcia,
hay una cita obligada,
tan entrañable comida
que es la comida de **ADAR**.

ALGUIEN DIJO: " Más mérito tiene el que hace avanzar un paso por medio de una sonrisa, que el que hace avanzar ciento a poder de latigazos".

ICARO DICE: " Una vez conseguido los derechos aún a latigazos, recurramos al poder persuasivo que produce la amabilidad para alcanzar rápidamente los beneficios de esos derechos".

ALGUIEN DIJO: Estaba furioso de no tener zapatos; Entonces encontré un hombre que no tenía pies y me sentí contento de mi mismo.

ICARO DICE: " Me sentí defraudado porque no conseguí volar un caza; pero me llegó la satisfacción cuando otros muchos no pudieron tripular un Natacha.

RELATO DE D. EUSEBIO PEREZ MARTIN, SARGENTO MECANCIO DE LA 3.ª ESCUADRILLA DEL GRUPO 26, ESCUADRA 11, ARRESTADO POR LA GESTAPO EN COGNAC (CHARENTE), FRANCIA, EL 21 DE AGOSTO DE 1940 E INTERNADO EN EL CAMPO DE EXTERMINIO DE MAUTHAUSEN EL 24 DE AGOSTO DEL MISMO AÑO

A finales del año 1942 e inicio del 43, continuaron afluyendo al Campo ingentes caravanas de prisioneros de guerra soviéticos, de rostros demacrados y paso vacilante, que al igual que sus predecesores, tenían su destino fijado en las aniquiladoras tareas de la cantera y la ejecución por tiro en la nuca o las cámaras de gas.

Los españoles, que por nuestra veteranía, estábamos al margen de inmediatas represalias, teníamos ciertos privilegios que nos permitían circular disimuladamente entre los recien ingresados, y así fué que ante la sorpresa fuí llamado por uno de ellos "camarada amigo" en español, a lo cual contesté y pude enterarme que era un piloto que había estado en la Primera Escuadrilla de moscas en España., y cuyo nombre era Ivan Panfilov

Posteriormente y gracias a los buenos oficios y valentía del compañero Climent, catalán "enchufado" en la Secretaría del Campo, se logró, a base del cambio de identidad, rescatarlo, junto con el camarada Yurka, instructor de los pilotos españoles en Kirovavav, así como también un coronel de artillería, de un grupo escogido para inmediata ejecución, y a base de ayudas alimentarias hacerlos sobrevivir hasta el día 5 de 1945, fecha de la liberación.

Por informes recabados en París, logré obtener noticias de Iván, el cual fué promocionado a un alto cargo dentro de la Aviación soviética, aunque en el año 1947, pereció en cruenta purga realizada por Stalin.

Este recuerdo me ha venido a la memoria al enterarme por Icaro del fallecimiento del camarada Novak, al cual como ingeniero - inspector conocí personalmente. Descansen en paz, camaradas.

Compañeros fallecidos y de los que ha tenido esta Directiva conocimiento, testimoniando a sus familiares nuestro más sentido pésame.

Manuel Román	Alas Plegadas	4.11.90
Manuel Centelles Díaz	Catalana - Balear	10.9.90
Francisco Travasos Meneses	Centro	12.90
Emilio Ramirez Bravo	Centro	3.1.91

CARTA A A.D.A.R.

Querido Icaro:

Has llamado puntualmente a mi puerta en este pasado mes de junio. Deseo estar unos momentos contigo; pero te ruego me permitas que antes de hacerlo salude entrañablemente a todos los compañeros de Armas y que hoy en día están haciendo la estupenda obra de darte vida y alma; con ello, tu vivencia llega a todos los que estamos lejos en la distancia, pero lo más cerca posible en el recuerdo y el cariño.

No, Icaro, no. No te arrinconamos al reconocer tu sobre; ello supondría tantò como enterrarnos en vida, y nosotros queremos seguir viviendo a tu lado y contigo. No solamente nos das vida a todos nosotros; se la das también a todos nuestros familiares, a los amigos, a los compañeros de todas las armas del Ejército de la República, aquel ejército que sigue viviendo en las páginas de la Historia de la lucha por la Libertad.

Mira, amigo Icaro, eres tan importante, tan entrañable, que tienes a tu lado no solamente a los soldados del Arma del Aire, sino a los de Tierra, también. Yo pertenecí a esta última y para darte más vida, te hago envío de una pequeña historia Militar vivida por mí, y que si tiene cabida en tus páginas, lo sería para ensalzar una azaña de guerra de los hombres de nuestra Gloriosa.

Felices Vacaciones Icaro. Cuando de paso para Cuenca pise las calles de Madrid, te mandaré un abrazo en el aire; yo también me voy de vacaciones a mi tierra. SALUDOS PARA TODOS LOS COMPAÑEROS.

Esteban Rubio

RELACION DE SOCIOS DE A.D.A.R. QUE HAN SALIDO PARA EL TITULO I AL 5.11.90

Diego Navares Hipólito	29.11.90	**José Saugar Sánchez**	29.11.90
José Gazquez Gómez	29.11.90	**José Suñe Guimbernat**	29.11.90
Victoriano Guimera Estupi/a	29.11.90	**Joaquín Vidal Villanueva**	29.11.90
Vicente López Agrelo	29.11.90	**Juan López Vila**	23.11.90
Angel Paricio Beledo	29.11.90	**Teresa Girona Esparza**	27.11.90
Urbano De Prada Macía	29.11.90	**Manuel Manzanera Cavero**	12 - 90
Enrique Alvarez Reca	12 - 90	**Gerardo Martín Pérez**	12 - 90
Sebastián Benasco Martín	12 - 90	**Angel Muñoz López**	12 - 90
José Capellades Sala	12 - 90	**Alvaro Pitarch Escorihuela**	12 - 90
Joaquín Durán Noguer	12 - 90	**Rosa Llopis Esteller**	12 - 90
Eleuterio Esteban Soto	12 - 90	**M.ª Angeles Azqueta Aranaz**	12 - 90
Marcos Garrido Regués	12 - 90	**Susana Bellot Anfrie**	12 - 90
Alvaro González Juncosa	12 - 90	**Teresa Digon Mon**	12 - 90
Jaime Iserm Viñas	12 - 90	**María Seguí González**	12 - 90

CONVIENE RECORDAR A LOS QUE TODAVIA ESPERAN EL TITULO I

Coincidiendo con el nacimiento de ADAR tomaron vida unas comisiones jurídicas que desarrollaron un trabajo de colaboración con resultados altamente satisfactorios, que pocos esperaban y que muchos disfrutan en la actualidad.

REVITALIZAR ESAS COMISIONES ES UNA NECESIDAD DEL MOMENTO, SI PRETENDEMOS QUE TODOS LOS COMPAÑEROS ALCANZEN LOS BENEFICIOS DEL TITULO I.

PIENSA EN LA RESPONSABILIDAD QUE CONTRAES SI ESPERAS A QUE TODO TE LO HAGAN LOS DEMAS, Y TU, EN LUGAR DE COLABORAR, TE LIMITAS A CRITICAR AL SUPONER QUE NO SE HA SABIDO LLEVAR BIEN EL PLANTEAMIENTO.

PARTICIPAR NO CUESTA NADA Y PUEDES RECIBIR MUCHO. TU AYUDA PUEDE SER EN CUALQUIERA DE LAS DELEGACIONES DE ADAR.

RELACION DE DONATIVOS ICARO AL 27 DE SEPTIEMBRE DE 1990

1.081	ALICANTE	JULIO PAULS MUNTAL	4.000
1.082	MADRID	TOMAS ORTE ALVARO	1.000
1.083	LA LINEA	ANGEL SANCHEZ P.	1.000
1.084	MADRID	MANUELA DOMINGUEZ	1.000
1.085	GUIPUZCOA	POMPELLO ALONSO	475
1.086	FRANCIA	ANGEL LUESMA	333
1.087	MADRID	ANDRES SANCHEZ	1.000
1.088	MADRID	CESAREO CASCENTE	1.000
1.089	ALICANTE	RAMON VILLAR	1.000
1.090	URUGUAY	JULIAN MARCOTE C.	5.000
1.091	MADRID	MANUEL C. MORA	5.000
1.092	MADRID	HIPOLITO DE DIEGO	1.000
1.093	MADRIID	RAFAEL BALLESTER L.	1.000
1.094	MEJICO	JUSTO MARTIN C.	3.000
1.095	MADRID	ANTONIO ARIAS ARIAS	1.000
1.096	MADRID	PEDRO GARCIA O.	2.000
1.097	BARCELONA	RAFAEL MARCO F.	10.000
1.098	BARCELONA	JOSE VILADEGUT ROS	4.000
1.099	MURCIA	A. CERVERA	5.000
1.100	BARCELONA	CECILIO DE PEDRO	5.000
1.101	MADRID	CELESTINO DIAZ DIAZ	1.000
1.102	FRANCIA	ANTON PEREZ CASTOR	2.000
1.103	FRANCIA	A. PEREZ LADRON DE G.	5.000
1.104	FRANCIA	SALVADOR POMES C.	3.000
1.105	BARCELONA	JOSGE BALLES N.	2.000
1.106	FRANCIA	BASILIO FERNANDEZ G.	1.000
	SEGOVIA	JOSE DIEZ TEJEDOR	2.000
	MADRID	ANTONIO REDONDO G.	1.000
	MADRID	EDUARDO HERNANDEZ	5.000
	MADRID	ANTONIIA LLOPIS L.	500
	MADRID	ANTONIO PEREZ DE PAZ	1.000
	MADRID	J. MANUEL CASTEDO N.	2.000
	MADRID	VALERIANO PEÑAS H.	5.000
	MADRID	JOSE GONZALEZ M..	1.000
	MADRID	PEDRO SAEZ C.	1.000
	MADRID	AGUSTIN ESTEBAN B.	1.000
	MADRID	FERNANDO LLANA A.	1.000
	A. DE HENARES	ANGEL NOMBELA V.	1.000
	MADRID	LUIS PEREZ DE LA M.	1.000
	MADRID	DANIEL QUINTEIRO L.	1.000
	C. REAL	ANTONIO CANO CANO	1.000
	MADRID	EUSEBIO SETIEN A.	5.000
	MADRID	RITA LLANES G.	1.000
	MADRID	COM. CO. VIR. LORETO	18.927
	CADIZ	JUAN J. CASASOLA P.	1.000
	MADRID	FRANCISCO ANDRES Q.	5.000
	MADRID	ANTONIO MEITIN R.	3.000
	MADRID	JUAN MARTINEZ B.	1.000
	MADRID	LUIS MUÑOZ LAHERA	1.000
		COLUMBIANO RUIZ D.	1.000

El compañero Manuel González, de Barcelona, envía trescientas veinte pesetas en sellos de Correos

---

FRASES

EL GRAN SECRETO PARA PROLONGAR LA VIDA DE ADAR, ES CONTRIBUIR A NO ACORTARLA CON ACTITUDES PARTICIPATIVAS.

EL QUE SE SACRIFICA POR LOS DEMAS SOLO ACEPTA SER CRITICADO POR AQUEL QUE ESTE PREDISPUESTO A IGUALAR O SUPERAR SU ALTRUISMO.

LOS QUE SE PORTAN CON INDIFERENCIA HACEN MAS DAÑO A ADAR QUE ESOS OTROS, CON MENTALIDAD CONTRADICTORIA, QUE EN ALGUNA OCASION ESTAN DISPUESTOS A COLABORAR.

LA PASIVIDAD DE MUCHOS PROVOCA UN LOGICO DESALIENTO ENTRE LOS DIRECTIVOS, QUE RECIBEN LOS MISMOS BENEFICIOS Y ENTREGAN MUCHOS MAS SACRIFICIOS SI NO COMPRUEBAN UN ESTADO DE SOLIDARIDAD PARA SENTIRSE ESTIMULADOS POR ESE APOYO.