



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

**A. D. A. R.**

**APARTADO DE CORREOS 10.177  
28080 MADRID**

**BOLETIN N.º 30  
FEBRERO 1993**



## **EDITORIAL**

¿Hasta Cuando?. Muchos preguntareis que es lo que queremos decir con estas dos palabras... y ¿a qué viene esta pregunta?.

Es bien cierto que muchos que componíamos la Aviación Republicana hemos mandado relatos a nuestro Boletín para que se publicaran y proporcionarnos con su lectura, la alegría - un tanto añeja hoy- de lo que fue nuestra juventud durante la trágica contienda.

El caso es que todos los que aún vivimos llevamos dentro de nosotros vivencias que ni el tiempo ha podido borrar, que bullen dentro del pecho retenidas desde hace más de cincuenta años deseando ver la luz y que brotarán de nuestra boca, o de la pluma, para ser recogidas sobre la inmaculada blancura de una hoja de papel, donde reflejáramos todas esas horas que han quedado grabadas en la memoria y que, tenemos la obligación de dejar constancia de aquello, impreso con mejor o peor acierto.

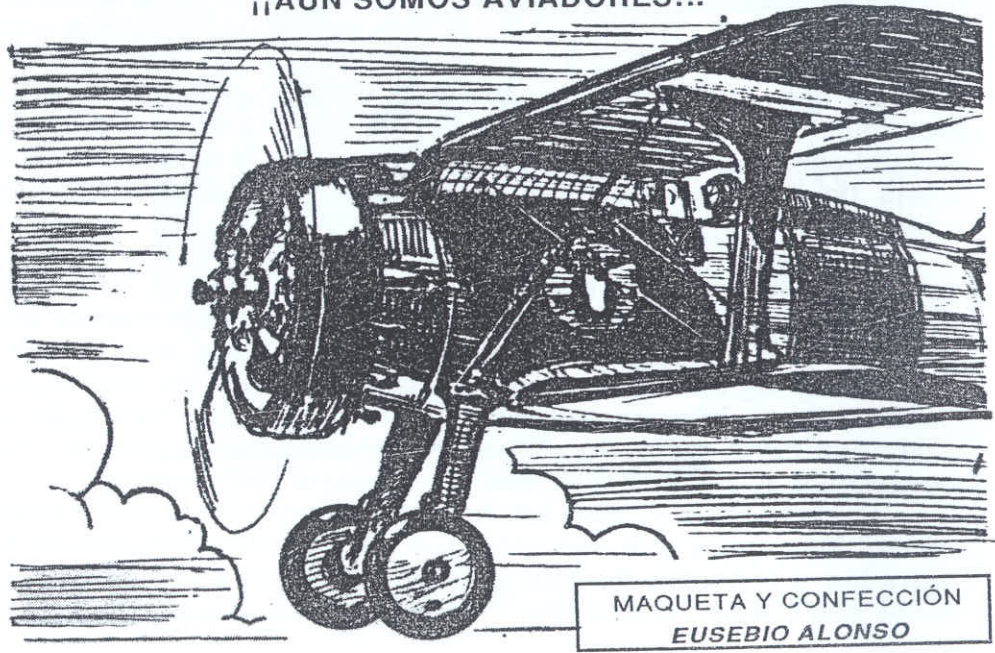
Estos hechos, vividos por nosotros, ningún historiador podría describirlos mejor que nosotros que fuimos protagonistas de primera fila, y el motivo de este Editorial, es porque son más numerosos cada día los relatos que nuestros socios nos envían.

Todavía estamos a tiempo de reunir muchos escritos de sumo interés, porque aún quedan protagonistas de la que fue la Aviación de la República, Altos Jefes, Jefes de grupo, de Escuadrilla, de Tripulantes, cuyos relatos serán valiosos, no quedará en el olvido aquella juventud que supo pelear muchas veces en condiciones de inferioridad numérica y con falta de material, también de esos sufridos escalones de tierra, personal abnegado que no escatimó horas de trabajo con calor o nieve para tener el material a punto: Mecánicos, Armeros, Chapistas, Electricistas, Metereólogos, de paracaídas, de instrumentos de puestas en marcha o simples Soldados que cuidaban los aparatos.

Estos especialistas queridos, en cuyas caras leíamos su ansiedad y angustia al vernos partir a un servicio de guerra y su alegría a nuestro regreso... ellos también tienen cosas que decir.

¡¡Animo!! **ICARO**, en su modesta publicación, hace un llamamiento a todos para dar a conocer todo aquello que formó parte de vuestros recuerdos, por mínimo que sea, habrá de todo, incluso algunas cosas, que a pesar de ser ciertas -¡qué duda cabe!-, no ofendan la sensibilidad de nadie, en eso estamos de acuerdo, mandarnos vuestros escritos, que se sepa lo que fuimos, que el tiempo no nos gane la partida, que **AÚN QUEDAMOS ALGUNOS** y que seguimos unidos en nuestro fraternal y común espíritu de amor a la Aviación y a lo que, a pesar de los años:

**¡¡AUN SOMOS AVIADORES!!.**



MAQUETA Y CONFECCIÓN  
EUSEBIO ALONSO

## RELACION DE DONATIVOS AL BOLETÍN "ICARO"

631	FRANCIA	S. TORRALBA	1.800	682	VALENCIA	B. HERRERO	1.000
632	FOMELLOSO	C. RUIZ	2.000	683	VALENCIA	G. GARCIA	2.000
633	MADRID	E. GALLEG0	500	684	VALENCIA	R. CARBONELL	2.000
634	MADRID	F. LLANA	1.000	685	VALENCIA	R. CRESPO	2.000
635	MADRID	H. HIDALGO	1.000	686	VALENCIA	L. ADELL	1.000
636	SEVILLA	J. FERNANDEZ	5.000	687	VALENCIA	R. SANCHEZ	1.000
637	AGUILAS	J. MUÑOZ	1.500	688	VALENCIA	C. MARIN	2.000
638	BARCELONA	J. FIVERTA	5.000	689	VALENCIA	T. AGUILAR	1.000
639	Del. CENTRO	LOTERIA	10.000	690	EIBAR	J. ECHEVERRIA	4.000
640	ANDORRA	A. AZNAR	2.000	691	EIBAR	G. SARASUA	4.000
641	TOULOUSE	P. RUEDA	2.000	692	EIBAR	A. ECHEVERRIA	4.000
642	MADRID	VIAJES P. DEL SOL	10.000	693	EIBAR	P- ECHEVERRIA	2.000
643	ELDA	N. VICEDO (Simp.)	75.000	694	LOS ALCAZARES	M. GALINDO	4.000
644	MADRID	L. MUÑOZ	1.000	695	MADRID	D. GOMEZ	1.000
645	MADRID	J. FLORES	2.000	696	MADRID	V. PEÑAS	1.000
646	MADRID	L. BASLLUAS	2.000	697	MADRID	A. DEL PESO	10.000
647	MADRID	A. SANCHEZ	2.000	698	MADRID	P. DEL OLMO	1.000
648	MADRID	A. MONTES	1.000	699	MADRID	M. AGUIRRE	1.000
649	MADRID	P. SACRISTAN	4.000	700	PALAFRUGELL	LL. NEGRA	2.000
650	MADRID	E. DONOSO	2.000	701	MADRID	P. MUÑOZ	7.000
651	MADRID	J. MARQUEZ	2.000	702	MADRID	R. FUENTES	2.000
652	MADRID	C.CASCANTE	2.000	703	MADRID	R. PECHE	1.000
653	MADRID	I. CARDEÑA	2.000	704	MADRID	J. GALLARDO	4.000
654	MADRID	J. GARCIA	4.000	705	MADRID	A. CAMAÑO	2.000
655	ZARAGOZA	R. PENACHO	5.000	706	MADRID	L. JACOBO	1.000
656	ALBATERA	E. FRESQUET	8.000	707	MADRID	V. SOTO	1.000
657	BARCELONA	A. RAMIREZ	25.000	708	MADRID	A. ARIAS	1.000
658	VALENCIA	J. VILLADOMAT	25.000	709	MADRID	R. PEREZ	3.000
659	VALENCIA	J. MARTI	1.000	710	ALICANTE	M. GARCIMARTIN	5.000
660	VALENCIA	V. MARTIN	5.000	711	MADRID	T. GONZALEZ	25.000
661	VALENCIA	V. PLANELLS	2.000	712	GERONA	F. PARAROLS	25.000
662	VALENCIA	V. LOZANO	5.000	713	GRANADA	J. POBLADOR	3.000
663	VALENCIA	E. VENTURA	2.000	714	A. DE HENARES	M. CUENCA	25.000
664	VALENCIA	M. GIBBERT	1.000	715	ORIHUELA	M. MONTENOS	3.000
665	VALENCIA	J. FERRANDO	1.000	716	ZARAGOZA	J. Mª LETOSA	9.000
666	VALENCIA	J. GARCIA	1.000	717	MICHIGAN (USA)	F. SAENZ	10.000
667	VALENCIA	A. CREMADES	1.000	718	ALCOY	R. MOLTO	2.000
668	VALENCIA	E. MUÑOZ	3.000	719	VALENCIA	E. APARICI	5.000
669	VALENCIA	M. NAVARRO	5.000	720	VALENCIA	J. BUYE	2.000
670	VALENCIA	E. BLANCO	2.000	721	MADRID	A. SANCHEZ	4.000
671	VALENCIA	P. MATAIX	1.000	722	MADRID	A. TRILLO	4.000
672	VALENCIA	J. COMPANY	14.000	723	MADRID	M. VELASCO	1.000
673	VALENCIA	M. LORCA	4.000	724	EIBAR	A. ORTIZ	6.000
674	VALENCIA	R. BOIGUES	1.000	725	MADRID	M MIMENDI	4.000
675	VALENCIA	R. BOIGUEZ	1.000	726	ITALIA	A. EMILIANI	2.000
676	CARACAS	E. PEREZ	10.000	727	BARCELONA	J. SUÑER	5.000
677	VALENCIA	R. CARBONELL	7.000	728	MADRID	A. LLOPIS	2.000
678	VALENCIA	J. MILLAN	4.000	729	T. de VELASCO	D. PANTOJA	2.000
679	VALENCIA	J. TENA	2.000	730	MADRID	S. VAQUERIZO	2.000
680	VALENCIA	J. DOMENECH	2.000	731	MADRID	A. REDONDO	1.000
681	VALENCIA	J. CANDEL	1.000	732	CIUDADELA	S. GORDI	500

# Las cuentas claras...

## BALANCE ECONOMICO ENERO - DICIEMBRE 1992

### ACTIVO

#### Disponible

En caja pequeña .....	54.492.-	
C/C B.B.Vizcaya .....	759.389.-	
En cuenta a plazo BBV.	<u>3.000.000.-</u>	3.813.881.-

#### Gastos Generales

Material de Oficina ..	68.995.-	
Gastos de repres.....	150.636.-	
Correos (franqueo)....	314.656.-	
Telegraf. y Telef. ...	23.657.-	
Transportes .....	32.700.-	
Gastos varios .....	136.908.-	
Fotocopias .....	15.158.-	
Impri. Boletín "ICARO"	<u>365.299.-</u>	1.107.949.-
Personal de Secretaría	600.000.-	
Asesoría jurídica ....	<u>1.200.000.-</u>	1.800.000.-
TOTAL .....		<u>6.721.830.-</u>

### PASIVO

#### No exigible

Fondo Social (saldo, final de ejercicio año 91)		3.606.054.-
Ingreso de deleg-nes. 2º s.	563.847.-	
" " " 1.s.92.	836.561.-	
Donativos a Boletín ..	1.438.800.-	
En cuenta nº 18. ....	200.000.-	
Intereses bancarios ..	40.343.-	
Otros ingresos .....	<u>36.225.-</u>	3.115.776.-
TOTAL .....		<u>6.721.830.-</u>

### CUENTA DE RESULTADOS

<u>Disposiciones</u>	<u>Debe</u>	<u>Haber</u>
Gastos generales .....	1.107.949.-	
Personal de Secretaría .....	600.000.-	
Asesor jurídico .....	<u>1.200.000.-</u>	
	2.907.949.-	
<u>Ingresos</u>		
Ingrso de delegaciones .....		1.400.408.-
Donativos a Boletín "ICARO" .....		1.438.800.-
Intereses bancarios .....		40.343.-
Otros ingresos .....		<u>36.225.-</u>
Resultado positivo .....	+7.827.-	2.915.776.-
	<u>2.915.776.-</u>	

VBBB Presidente

Antonio Arias

El contador

Diego Tomás

# LA DIRECTIVA NACIONAL INFORMA

Continuando lo prometido en el Boletín n.º 28, ponemos en vuestro conocimiento lo siguiente:

El día 16 de Enero del corriente año, se reunió la Junta General Ampliada compuesta por los compañeros:

## DIRECTIVA NACIONAL

*Antonio Arias*

*Ricardo Aresté*

*Ramón Prada*

*Eusebio Alonso*

*Diego Tomás*

*Tomá G. Verdura*

## CENTRO

*Agustín G. Yepes*

*Juan Moyano*

## ALAS PLEGADAS

*Angel Sáenz*

## LEVANTE

*Vicente Gandia*

## NORTE-BALEAR

*Jaime Mata*

*(Pres. Honorario)*

*Francisco Viñals*

*Simón Fiestas*

## SURESTE

*Amancio Baltanás*

*Juan de Dios Bernal*

A esta Junta fue invitado nuestro asesor jurídico, el abogado *D. José M.ª Hernández Corvo*, que nos dice en relación con la Sentencia de la Audiencia Nacional, publicada en la Prensa, considerando a la Administración a indemnizar el pago de los intereses legales por la demora injustificada en la resolución de los expedientes administrativos (pensiones) lo siguiente:

1.- El derecho a reclamar la indemnización prescribe al año de producirse el hecho o acto administrativo que motive la misma, estando fuera de plazo legal todos aquellos que sus expedientes se resolvieron hace más de un año.

Dicho plazo se ha de contar desde la fecha en que les fue notificada la Resolución del expediente.

De lo indicado se deduce, que legalmente ha prescrito el derecho a ejercitar la acción de reclamar la posible indemnización para la mayoría de los Aviadores de la República, por haber sobrepasado dicho plazo.

2.- Quienes consideren que les asiste el derecho a reclamar dicha indemnización, por haberse producido una demora injustificada en la resolución de sus expedientes, y no haber transcurrido el plazo de un año desde que les fue notificado el derecho a los beneficios de la Ley 37/84, podrán ponerse en contacto con el Abogado de la Asociación, que les informará sobre el procedimiento y formalidades de la tramitación de los expedientes de Responsabilidad Patrimonial de la Administración, así como la aplicación al caso concreto.

El Abogado de A.D.A.R. le podrá atender los MARTES Y JUEVES, de 5,30 a 7,30 en su despacho de la C./CORREO, 4, 4.º 2, de Madrid. Además en el teléfono 91- 531 71 32. Atentamente,

El Abogado: *JOSE M.ª HERNANDEZ CORVO*

**ARIAS** da una explicación a los presentes sobre la irclusión en la Directiva Nacional como contador a **TOMAS VERDURA**.

Este año le tocaba a la Delegación de Levante organizar la Asamblea General y la Comida de Confraternidad, pero al coincidir con los actos a celebrar en Granada en homenaje al *General Herrera*, se acordó que: Valencia lo haga el año que viene y Madrid lo organice en Granada este año.

**FIESTAS** nos da un amplio informe sobre lo que se piensa hacer en homenaje al General Herrera, pero nosotros queremos aclararos, que a todos estos actos vamos como invitados por las Autoridades y a instancia de los familiares del **General Herrera**; y nuestra misión es asistir a todos los actos que podamos y colaborar con nuestra presencia a dar el mayor calor posible a su homenaje. Para ello, pensamos publicar un Boletín Extra, dando todos los datos que se puedan sobre la vida como científico y aviador y al mismo tiempo, estamos tratando de hacer coincidir nuestra Asamblea y Comida en Granada, con lo que se realice por las Autoridades en dicha ciudad. Solamente podemos adelantaros, que ya estamos en contacto con el Ayuntamiento de Granada y que las fechas serán entre el 19 y 30 de mayo próximo, y que los compañeros **CECILIO RODRIGUEZ**, **RAFAEL TORRES** y **JUAN OLMOS**, ya están trabajando para nosotros, pues todo debe canalizarse a través de la Directiva Nacional.

**SANZ** propone que se publique en el Boletín **ICARO** que las viudas de los socios de A.D.A.R. puedan pedir un anticipo a cuenta mientras se tramita su pensión.

**MATA** indica que sería muy interesante que se celebraran más reuniones de la Junta Nacional Ampliada por lo menos tres veces al año en Mayo, Septiembre y Diciembre-, estando todos conformes.

Como veréis, la Junta se desarrolló con la mayor armonía y aunque con distintos criterios, no fue óbice para llegar a un acuerdo. La única nota discordante la dió el compañero **JUAN DE DIOS BERNAL**, al tratar de meternos un escrito que nada tenía que ver con la marcha de A.D.A.R.. Del buen ambiente de la reunión, da prueba la propuesta de **MATA**, para ampliar estas.

*¡ Para atenderles mejor!  
Nos cambiamos de domicilio  
sin irnos del barrio.*



**VIAJES PUERTA DEL SOL**  
"El Placer de Viajar entre amigos"

**NUEVA DIRECCION:**  
C./ Boltana, 15 - MADRID  
☎ 320 24 00 - 320 26 62

## TEMAS AVIATORIOS

El cuatrimotor supersónico de transporte de pasajeros "CONCORDE" de Air France, ha batido el récord de velocidad en la vuelta al mundo en 32 horas, 49 minutos y 13 segundos, en la ruta Lisboa, Santo Domingo, Acapulco, Honolulu, Guam, Bagkok, Bahreim, Lisboa. Este aniversario del descubrimiento de América, finalizó viaje en Lisboa. Los pasajeros y la tripulación del CONCORDE, volaron 23 horas, 27 minutos y 6 segundos y para ellos no se puso nunca el sol, en un recorrido de 40.000 kms. siempre dirección oeste. Las características del CONCORDE son: Primer vuelo, el 9 de abril de 1969. Velocidad máxima de crucero 2,2 de Mach (2.338 Km./hora. Envergadura: 25,50 m. Longitud: 62,17 m.. Altura: 12,19. Superficie alar: 358,25 m<sup>2</sup>.

### *D. Emilio Herrera Linares*

Con motivo del traslado de los restos mortales a la ciudad de Granada del Excmo. Sr. D. Emilio Herrera Linares, que fue: General, Experto Piloto de Avión, Académico de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, Jefe del Laboratorio de Aerodinámica de Cuatro Vientos, etc..., y habiendo recibido ADAR invitación de las Autoridades de Granada para asistir a los actos que se celebrarán en su honor en el mes de Mayo próximo, hemos considerado interesante editar un número extraordinario de ICARO para daros a conocer, aunque sea muy extractada, su larga e interesante actividad como científico y aviador. Para muchos servirá volver a recordarle, para otros conocerle.

En el Boletín que se prepara participan:

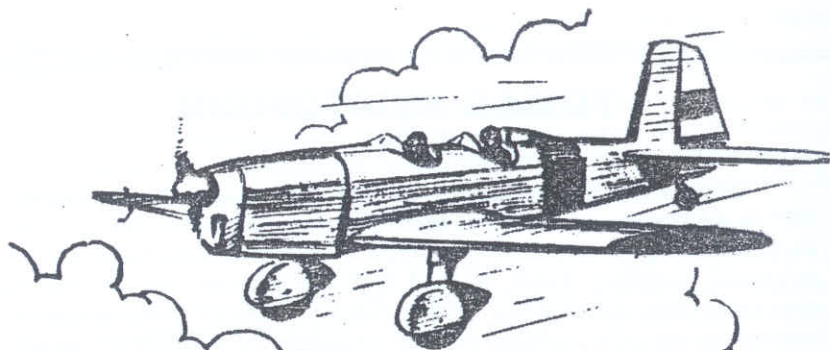
*SIMON FIESTAS, RAMON PRADA, JULIO MUÑOZ, EUSEBIO ALONSO, ANTONIO VILELLA, JOAQUIN CALVO, RICARDO ARESTÉ Y HNOS. SAENZ LEÓN.*

## NUESTRA REGIONAL NORTE - BALEAR

HA ADQUIRIDO LA OBRA TITULADA:

"100 PELICULAS SOBRE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA"

Importante estudio de la filmografía en el tema de la guerra civil, tanto en película de argumento, como en documentales, nacionales y extranjeros.



CAUDRON C-600  
"AIGLON" SA.

## CORREO DE A.D.A.R.

### EL COMPAÑERO JUAN OLMOS NOS DICE...

...He recibido el Boletín del mes de octubre, con el cariño de siempre, y he leído con verdadera sorpresa el artículo que con el nombre de "Recuerdos-lejanos" firma J. Marcote.

Ignoro de que curso formó parte y en que escuela lo realizó, si en España o en el extranjero, y mucho me temo que siendo tan lejanos sus recuerdos, su memoria le haya jugado una mala pasada.

En primer lugar de Francia, se recibieron muchos aviones y avionesetas, pero que yo recuerde, ninguno de las características que él describe, y sobre todo en número suficiente para que fueran empleados para instrucción en vuelo de formación. Es cierto que llegaron a las escuelas dos tipos de avión "Caudron", uno el llamado "Luciole" (pequeña mariposa luminosa), que como su propio nombre indica, era una avioneta ligera, muy inferior a la Moth, biplano y que apenas alcanzaba los 100 Km en crucero y aterrizaba a 60.

La otra Cuadron, era un monoplano de ala baja, cantilever, fuselaje y alas de chapa de contraplacado, de dos plazas en tandem (estilo Gonzales Gil), que volaba a una velocidad de crucero de más de 170 Km. y de las que hubo en la Escuela de Caza, único sitio donde volaron, más de una docena tomando parte del primer grupo de instrucción al mando del Teniente Robledano. El jefe de la Escuela de Caza Capitán Francisco Piedra se mataría con un alumno, a finales de abril de 1938, por lo que se supuso fue un sabotaje (se desprendió un plano). Estas avionetas se utilizaron para acostumbrar a los alumnos a la velocidad, por tener una máxima de cerca de 220 Km. h. y aterrizar a 120 Km.. Los accidentes fueron rarísimos, aparte del citado.

Que yo recuerde (y también la memoria me puede fallar), en Celrá hubo una Escuela de reentrenamiento, después del corte, con algunas Tiger Moth y unos Chatos sin ametralladoras. Las primeras se trasladaron al sur en el verano del 38 y los Chatos en los primeros días de enero de 1939. (Yo trasladé uno de cada estos aviones al sur). También sirvió este campo para los Katiuskas, y los Gourdou, Letov y otros aviones de el Grupo de Defensa de Costas.

**JUAN OLMOS GENOVÉS**



Del primer curso civil de Pilotos Militares en España; compañero de Morquillas, Zambudio, Zarauza, Calvo.... Piloto de Caza desde enero de 1937 y profesor de Caza de La Ribera desde abril de 1938 hasta el 31 de marzo de 1939.

P.S. El Mombiona que cita Marcote, fue el que al mando de una patrulla de avionetas Tiger Moth, que debía de trasladar al sur desde Celrá, se despistó y tomó tierra en zona enemiga.

✂ ✂ ✂

NOTA ACALARATORIA

NO FUERON "TIGER" MOTH D.H. SINO 3 CAUDRON "LUCIOLE" MODELO C-272.

EL OTRO CAUDRON A QUE SE REFIERE OLMÓS, ES EL MODELO C-600 "ALIGLON".

## CRÓNICA DE LA AVIACIÓN

Monumental obra de 983 páginas, que describe día a día, desde 1890 a 1992, los acontecimientos aviatorios, grandes y pequeños, que constituyen la historia de lo que ha sido la aviación en un siglo de vida. Como botón de muestra recopilo el apartado del año 1932, pág. 290, sobre el sabio, el científico e ilustre militar que fue, el general EMILIO HERRERA LINARES. Dice de su personalidad lo siguiente:

"El Ingeniero Emilio Herrera, fundador de la Escuela Superior de Aeronáutica, publica un proyecto de vuelos especiales. Su "aeronave consta de tres fases; la primera es impulsada por un "cohetes de gasolina"; la segunda por otro combustible sólido; "la tercera es la cápsula con capacidad para cuatro astronautas".

Indudablemente, la figura del General Herrera, que vamos a rendir un merecido homenaje en Granada, fue un adelantado y precursor de vuelos espaciales.

**SIMON FIESTAS MARTÍ**

LO MEJOR QUE PUEDE OCURRIR EN LA VIDA ES LLEGAR A VIEJO, Y DESPUES LO MAS IMPORTANTE ES CONVERTIR LA VEJEZ EN UN PERIODO DE FELICIDAD.

## VOLAR EN UN HURACAN CON EL AVION U-2

Soy de la 3.<sup>a</sup> promoción -2.<sup>o</sup> grupo, procedente del Frente de Madrid con destino a Kirovabad, de la entonces U.R.S.S..

En aquellas tierras vecinas del desierto de Persia, Montes Urales, Río Curá y Mar Caspio, nos formamos jóvenes pilotos de nuestros respectivos aviones tales como el R-5, R.Z, I-16 y SB-2. Frecuentemente, se solían formar vientos huracanados procedentes del desierto de Persia, levantando a su paso grandes cantidades de polvo y arena, haciendo imposible pilotar cualquier avión.

Mientras hacíamos el curso I-16 "Mosca" en el 6.<sup>o</sup> Aeródromo, en ocasiones, era requerido por el Jefe de Campo (el Rubio), para hacer servicios de enlace con el avión de instrucción U-2, llevando al jefe de los mecánicos del 1.<sup>o</sup> Campo al 6.<sup>o</sup> con sus respectivas herramientas o bien a algún instructor de vuelo del uno al otro Campo, particularmente del 6.<sup>o</sup> al 3.<sup>o</sup>, donde se hacía el 2.<sup>o</sup> programa del U-2.

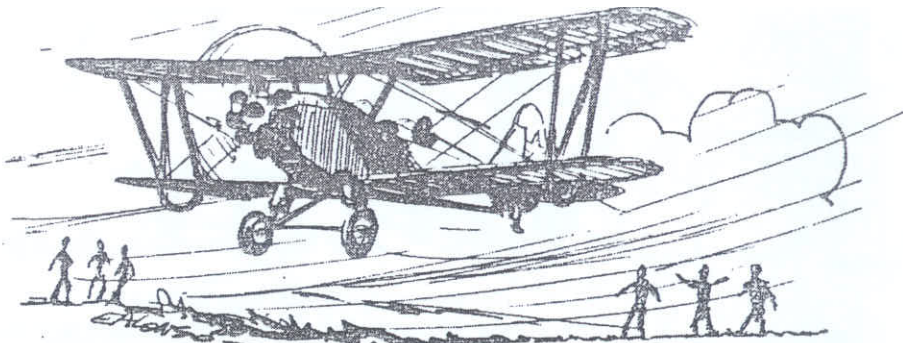
En una ocasión, se formó un fuerte viento huracanado, teniendo que ser suspendidos los vuelos. Los instructores se llevaron los "Moscas" hacia el hangar, al 1.<sup>o</sup> Campo y entonces, al no quedar ningún otro para llevarse el U-2, el jefe Novicov me dijo:

- "Soñin" (Suñé), tendrá que volar el U-2 hasta el primer Campo, llevando también al mecánico. "¡Monoga Nimanía" (¡Mucha Atención!).

Una vez en vuelo, el viento fue progresando hasta alcanzar los 140 Km./h., haciéndome imposible el dominio del avión. Soplaban por la derecha, justo a 90° respecto a mí, levantándome como a una hoja y haciéndome retroceder de 200 a 300 m. Cada vez que enderezaba el aparato. Aunque intentaba contrarrestar con la palanca, timón de dirección y profundidad, me era totalmente imposible vencer la fuerza del viento. La única solución posible que vi a mi alcance para que el huracán no acabara derrivándome, fue la de dejarme arrastrar por el viento, pero cuando lo logré, ya había retrocedido unos unos Kms. de mi ruta. Conociendo aquellas tierras me dí cuenta que en línea recta iría a parar al primer Campo y como por mi nueva situación me era imposible dominar el aparato, decidí ir en contra del huracán. Normalmente, del sexto al primer Campo se tardaban unos 12 minutos y yo ya llevaba unos 45 peleando en el aire, por lo que los instructores y demás compañeros ya pensaban lo peor; pero a pesar de ello, seguían esperando mi llegada. Me presenté en el Campo pasando por encima de la ciudad de Kirovabad, cosa que teníamos prohibido, más no había ninguna otra solución.

### ¿Cómo aterrizar?

Probé de reducir un poco de gas, pero el viento me empujaba hacia atrás. Fui compensando motor contra la velocidad del viento y ya encima del Campo, luché como hasta tocar tierra. Apenas el tren de aterrizaje hubo



rozado el suelo, los instructores y 12 soldados de los Servicios de Urgencia, saltaron encima del avión sujetándolo, sino hubiera habido el peligro de rebotar y salir despedido. Paré rápidamente el motor por miedo a que la hélice provocara algún accidente y poco a poco, arrastramos el U-2 hacia el hangar. Al bajar del aparato, los abrazos de felicitación y alegría fueron tan emotivos, que aún hoy, cuando recuerdo aquel día, me satisface haber compartido con aquellos hombres tal hazaña, porque gracias al conocimiento y organización de la escuela de Kirovabad, me es posible relatar tan extraordinaria vivencia.

Piloto del I-16 "MOSCA"

*José Suárez Gimbernat*

## ADIOS, AMIGO PEPE



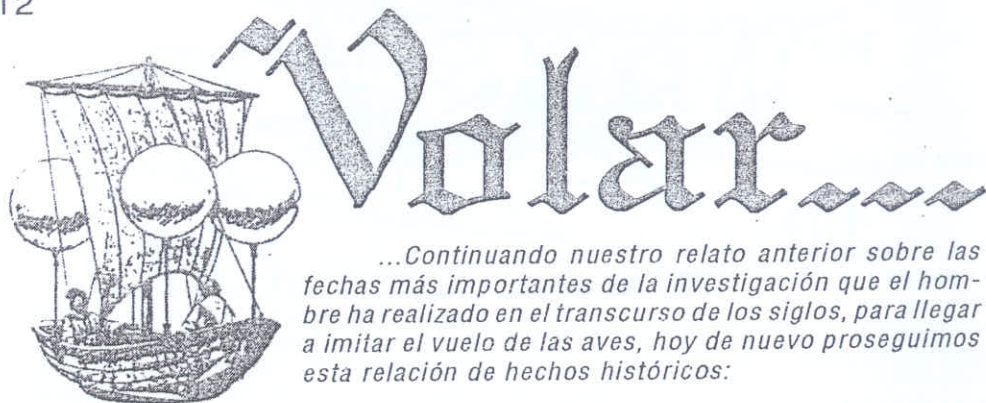
No fueron las balas de la Guerra las que acabaron contigo.  
 No pudieron aquellos Fiats segar tu joven vida, de entonces.  
 Caíste en lucha desigual (como lo fue aquella Guerra).  
 Pero tu coraje pudo más que la tragedia.  
 Luchaste contra la maldita muerte y ganaste.  
 Fuiste un ejemplo de compañerismo; integridad y buen corazón.  
 Podría decirse de ti lo que escribió el Príncipe de los Ingenios de nuestra bella Barcelona "ARCHIVO DE LA CORTESIA".  
 Si a la bondad le hicieran, alguna vez, un monumento podrían tomar de modelo a JOSE GOMEZ GOMEZ.  
 La multitud de personas que a tu muerte acudieron es el más fiel reflejo de sus simpatías hacia tí.  
 Fue como una gran escuadrilla que acompañaba al viejo luchador hacia el insondable lugar de todos los silencios.  
 Silencios que tú sufriste mucho, antes de dejarnos.  
 Silencios que, probablemente, entristecieron tus últimos años.  
 Silencios de los que te pedimos perdón todos aquellos que, contigo compartimos horas de buena camaradería.  
 Nuestras alegrías ponían en tu rostro una sonrisa de comprensión y paciencia, una mirada escrutadora... de lo que se hablaba.  
 A veces, de dosasosiego, pero nunca de enfado ni desconfianza.

En el momento de cerrar tu tumba, apareció la estela de un avión que volaba, justamente, hacia la vertical del cementerio.

Quizás era el espíritu de tu querido Natacha que venía a decirte: ADIOS QUERIDO PEPE... NOS ENCONTRAREMOS TU Y YO EN ALGUNA PARTE.

ASI SEA.

JUAN RAMONEDA



*...Continuando nuestro relato anterior sobre las fechas más importantes de la investigación que el hombre ha realizado en el transcurso de los siglos, para llegar a imitar el vuelo de las aves, hoy de nuevo proseguimos esta relación de hechos históricos:*

#### **AÑO 66 D. de C.**

Bajo el reino de Nerón, en Roma, Simón "El Mago", con unas alas de tela y cañas se lanzó para un vuelo planeado, en presencia del Emperador, pero se mató en el intento.

#### **AÑO 1060**

Olivier de Malmesbury quiere reeditar de nuevo el vuelo de ICARO, saltó desde una torre, planeó unos 150 metros y al aterrizar se fracturó las piernas.

#### **AÑO 1271**

Un monje inglés, Roger Bacón, publicó una obra donde se describía perfectamente la posibilidad de construir máquinas voladoras.

#### **SIGLO XIV**

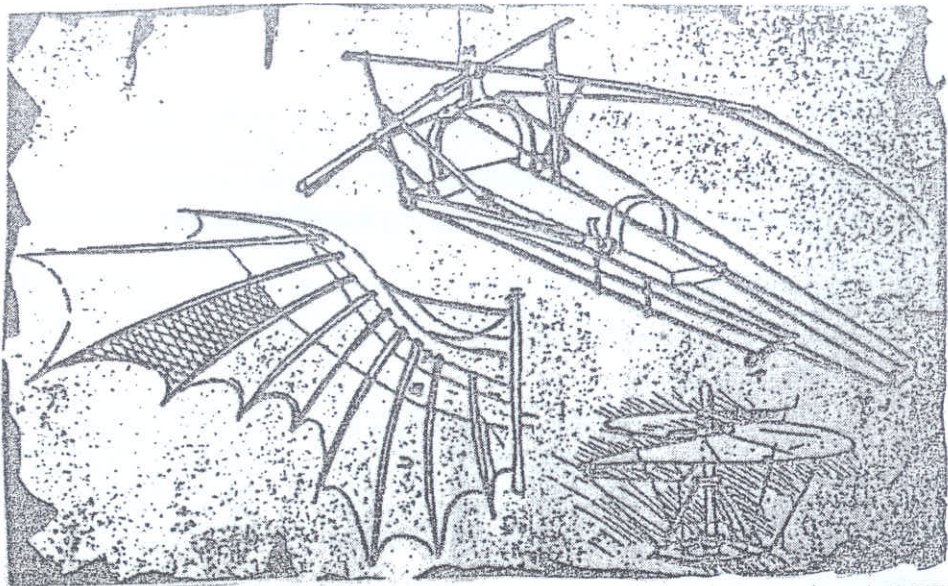
Jacobo B. Dante (de Perugia) realizó varios vuelos planeados con un artefacto simulando una gran paloma. En Venecia, durante una de sus pruebas cayó sobre la Basílica de San Marcos y se rompió una pierna y la cadera.

#### **SIGLO XV**

Un tal llamado Regio Montanus (Jean Müller), nacido en 1436, hizo volar un águila metálica delante del Emperador Federico IV, y se tienen noticias que con cierto éxito.

Durante el asedio de la ciudad de Orleans, se dice que Juana de Arco utilizó cohetes para hostigar a los asediados y lanzarles partes. Esta técnica era oriunda de China.

Uno de los cerebros más avanzados de la humanidad, Leonardo Da Vinci, además de sus profundos estudios del cuerpo humano, arquitectura, meteorología, ingeniería... describió con toda perfección una máquina para volar movida por el hombre que la tripulase. También proyectó paracaídas y una hélice girando horizontalmente que bien pudiese ser un principio de helicóptero. En 1506 escribió un tratado "Del volo Senza bater ali per favor del vento" (el vuelo sin batir alas a favor del viento), reconociendo que la fuerza del hombre no era suficiente para volar.



Los primeros dibujos de máquinas voladoras de Leonardo da Vinci son de 1496. Su fértil imaginación ideó las alas batientes, el paracaídas, el helicóptero y,

al final, el planeador. Además, había previsto datos técnicos importantes, como el cálculo de la superficie, el monoplano, el biplano, los amortiguadores, el tren

retráctil y muchos otros proyectos más. Diremos que todos estos dibujos permanecieron inéditos hasta el siglo XIX.

### SIGLO XV

Los ensayos de vuelo se suceden en distintos países. Guidotti, nacido en Lucques en 1569, hace un vuelo planeado y se rompe las piernas. En 1516, el pintor Jerôme Bosch en su obra "La tentación de San Antonio", pintó un navío volador. Este navío fue, antes de 1940, el emblema de la compañía aérea Sabena.

### SIGLO XVI

Un chico jugando con unos amigos se cayó del campanario de la Iglesia en el pueblo de Saintes-Maries de la Mer (Francia), un día de gran vendaval y milagrosamente fue sostenido en el aire, llegando al suelo sin novedad.

### SIGLO XVII

Nacido en Brescia en 1637, el Padre Francesco de Lana, proyectó un navío volador que podía elevarse gracias a unas esferas de cobre, dentro de las cuales se hubiese hecho el vacío, lo que permitía la sustentación del artefacto. Se encontró un grabado de este navío en 1690.

EUSEBIO ALONSO  
(CONTINUARÁ...)

CUANDO LANCES LA FLECHA DE LA VERDAD  
MOJA LA PUNTA DE LA MISMA EN MIEL.

## El Ayuntamiento reivindicará la figura del General Herrera al cumplirse 25 años de su fallecimiento

IDEAL. DOMINGO, 31 DE ENERO 1993

GRANADA

Sus restos mortales se trasladarán a Granada y se le dedicará una calle

IDEAL

GRANADA

El Ayuntamiento de Granada ha convocado un homenaje al general de Aviación, Emilio Herrera Linares, cuya figura pretende reivindicar al cumplirse en el mes de febrero los veinticinco años de su fallecimiento en Ginebra (Suiza).

El alcalde de Granada, Jesús Quero, se dirigió el pasado mes de julio a distintas personalidades para invitarles a formar parte en el comité de honor que presidirá los actos conmemorativos.

Entre los invitados figuran los presidentes de Francia y Portugal, Francois Mitterrand y Mario Soares respectivamente, del gobierno español, Felipe González; de la Junta de Andalucía Manuel Chaves; el director general de la Unesco, Federico Mayor Zaragoza; el ministro de Defensa, Julián García Vargas y al teniente general del Estado Mayor del Aire, Ramón Fernández Sequeiros.

El objetivo del homenaje es «recuperar históricamente para Granada, Andalucía y España, la figura de este insigne granadino, figura señera de la ciencia y la técnica española del presente siglo, y honra de la España peregrina durante su prolongado exilio iniciado en 1939», asegura el texto de las invitaciones.

El homenaje pretende trasladar los restos mortales del general Herrera desde Ginebra hasta Granada, donde se le dedicará una calle o una plaza de la ciudad y se estudia la posibilidad de erigirle un monumento a su memoria.

El programa del homenaje incluye varios actos culturales relacionados con las actividades a las que estuvo vinculado el general Herrera, durante su vida, como ingeniero aeronáutico, militar y político.

Emilio Herrera, amigo personal de Albert Einstein y considerado como uno de los pioneros y riguroso investigador de la aeronáutica española, fue galardonado por numerosas instituciones por su dilatada actividad científica e investigadora, entre ellas la ONU. Fue el diseñador del laboratorio aerodinámico de Cuatro Vientos (Madrid); director-fundador de la Escuela Española de Ingenieros Aeronáuticos; diseñador de los primeros motores a reacción; calculador en 1932 de las trayectorias de los viajes interplanetarios y también estudió la primera línea de dirigibles de España a Argentina, posteriormente desarrollada por la firma alemana Zeppelin.

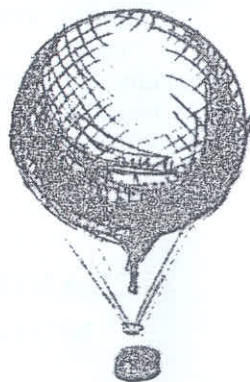
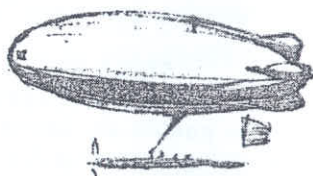
Además, proyectó los satélites artificiales y en 1940 formuló una hipótesis para la aplicación militar de la energía atómica.

Su fidelidad al poder legalmente establecido, provocó que el

Rey Alfonso XIII, que le nombró Caballero Gentilhombre, le levantara el juramento para que defendiera a la República Española, con «la misma lealtad con que me sirvió» dijo el Rey, a quien también acompañó en el exilio dadas sus profundas convicciones monárquicas.

Herrera fue presidente del Gobierno republicano en el exilio entre 1961 y 1962, y ministro de Asuntos Militares del Gobierno español en el exilio hasta 1968, año en que falleció.

Ya han anunciado su participación en el homenaje el Ateneo Iberoamericano en París y la Asociación de Aviadores de la República.



En Junio se cumplirán 60 años de vuelo sin retorno de Barberán y Collar.

En Sabadell se ha fabricado una réplica del avión Bréguet Superbidón, construida por un competente equipo de compañeros nuestros.

Más adelante hablaremos de ello.

*Para las penas, esperanza.  
Para los amigos, comprensión  
¡Ay!*

*Para los que ya no están,  
nuestro recuerdo en el corazón.*

*Relación de Compañeros fallecidos, de los cuales esta Junta Directiva ha tenido noticia, testimoniando a todos sus familiares nuestro más sentido pésame:*

Matilde Borge Fuentes	3-12-92	Francia
Saturnino Gamboa del Barrio	8-12-92	Barcelona
José Hernández Pellegrín	3-11-92	Francia
Rafael Alvarez Atilano	3-11-92	Valencia
Gonzalo García Marzo	11-12-92	Valencia
Venancio Uribes del Barco	12-92	Valencia
Cecilio de Pedro Soberón	3-1-93	Barcelona
José Gómez Gómez	22-1-93	Barcelona
Gabriel Alles Barber	15-1-93	Francia
Elías Hernandez Camisón	15-02-93	Valencia





A.D.A.R.