



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

SEPTIEMBRE 1995  
BOLETIN N.º 41

APDO. 10.177  
28080 MADRID  
**A.D.A.R.**



**LEOCADIO MENDIOLA NUÑEZ**  
*Oleo pintado por EUSEBIO ALONSO*



*Defensor del Pueblo*

ASOCIACION DE AVIADORES DE LA  
REPUBLICA (ADAR)

Apartado de Correos, 10.177  
28080 MADRID

Estimados Señores:

En relación con las diversas actuaciones que, en los últimos años, se han llevado a efecto por esta institución con respecto al régimen legal de las prestaciones reconocidas en la legislación de Amnistía a determinados colectivos que padecieron las consecuencias de la guerra civil española y, en concreto, en lo que se refiere a los derechos de los integrantes del Cuerpo Auxiliar Subalterno del Ejército (CASE) de la II República, nos complace informarles de que, en fecha reciente, hemos recibido una comunicación de la Dirección General de Costes de Personal y Pensiones Públicas del Ministerio de Economía y Hacienda en la que nos participa que ha dictado resolución sobre la aplicación de los beneficios del Título II de la Ley 37/1984, de 22 de octubre, a las enfermeras y sanitarios enfermeros militares titulados que prestaron servicios durante la contienda en las Fuerzas e Institutos Armados de la República.

En dicha resolución se establece que se consideran incluidos en el citado Título II de la Ley 37/1984 las enfermeras y los sanitarios enfermeros que prestaron servicios como tales con carácter provisional en las Fuerzas e Institutos Armados republicanos durante la guerra civil, siempre que reúnan los siguientes requisitos:

1- Que estuvieran prestando servicio en las Fuerzas Armadas, Fuerzas de Orden Público o Cuerpo de Carabineros de la República el día 10 de diciembre de 1938 o en fecha posterior.

2- Que, en las expresadas fechas, poseyeran titulación oficial que acredite su condición como enfermeras o sanitarios enfermeros.

Con el ruego de que hagan llegar la presente información a las personas que pudieran resultar afectadas, les saluda muy atentamente,

17 JUL 1995

Fernando Alvarez de Miranda y Torres

## LEOCADIO MENDIOLA NUÑEZ

Aviador militar español, \*en Badajoz el 8 de febrero de 1909.

Ingresó como voluntario en el cuerpo de ingenieros (servicio de aviación), y en julio de 1926 estuvo destinado al aeródromo de Cuatro Vientos, donde al año siguiente ascendió a sargento.

En Mayo de 1931 fue transferido al aeródromo-escuela de Alcalá de Henares, para realizar el curso de piloto, título que obtuvo en 1932; poco después fue enviado a la Escuela de mecánicos de Los Alcázares, donde llevó a cabo el curso de ametrallador-bombardero y, posteriormente, en la Escuela de Mecánicos de Cuatro Vientos también obtuvo el título en esta especialidad.

En diciembre de 1934 fue destinado al grupo 21 (León); poco después, ya con el empleo de brigada fue transferido a la 3.ª escuadrilla de la 2ª escuadra (Sevilla), hasta que en junio de 1936 solicitó su traslado a la 1.ª escuadrilla del grupo 31 (Getafe) donde le sorprendió la Guerra Civil.

Desde los comienzos, su actuación junto a las fuerzas gubernamentales fue destacadísima, primero en los frentes de la sierra y luego en la defensa de Madrid, siendo uno de los primeros pilotos españoles que formaron en las escuadrillas de bombarderos Tupolev SB-2 Katiuska, donde los mandos y sus pilotos eran rusos. Su actuación fue destacada en los bombardeos de Pingarrón y comienzos de la batalla del Jarama, donde obtuvo su primer ascenso por méritos de guerra.

Nuevamente en la batalla de Brunete, donde obtuvo un nuevo ascenso, pasando después, siempre en el grupo de Katiuska, al frente de Aragón, con base en el aeródromo de Reus. Desde este puesto intervino en los bombardeos de las fuerzas que defendían la plaza de

Belchite, hasta su ocupación por los gubernamentales.

Continuó en este sector en apoyo de las fuerzas del gobierno, que insistían en sus ataques a Zaragoza, y el día 15 de octubre, al mando de la 3.ª escuadrilla, tuvo una destacada actuación el bombardeo del aeródromo de Sanjurjo (Zaragoza). Durante esta operación, su escuadrilla logró destruir seis Heinkel He.46 y seis Fiat que se hallaban en tierra.

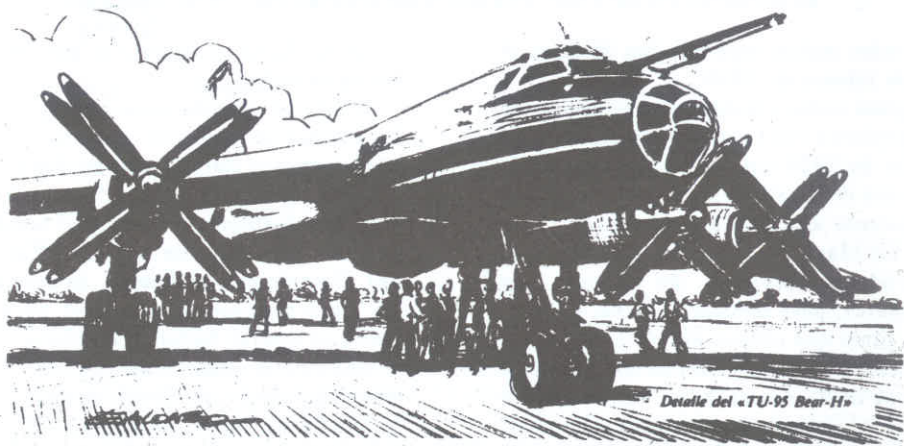
Durante el invierno de 1937-1938, de nuevo intervino en forma destacada en la batalla de Teruel, ostentando el mando del 24º grupo de Katiuska, con el empleo de comandante.

Después de terminada la batalla del Ebro, prosiguió actuando en los frentes de Cataluña con motivo de iniciarse el avance nacional sobre Barcelona. Fue entonces cuando, a pesar del mal tiempo que tenía paralizadas las operaciones, el día 16 de diciembre, en un arriesgado vuelo se adentró con su grupo sobre el territorio nacional y bombardeó el aeródromo de La Cenia. Perdió dos aviones derribados por la artillería antiaérea, pereciendo sus tripulantes, pero logró inutilizar el campo y destruir varios Messerschmitt Bf.109 que se hallaban en tierra. Poco antes había sido ascendido a teniente coronel por méritos de guerra.

En septiembre de 1938 y en reconocimiento de su heroica intervención en cuantas operaciones había intervenido hasta la fecha, le fue concedida la Cruz Laureada, siendo el único aviador gubernamental a quien se concedió tan alta recompensa de guerra. Finalizada la campaña, marchó a Orán (Argelia) donde permaneció hasta 1942, saliendo luego para México, donde residió hasta febrero de 1967, fecha en la que regresó definitivamente a España.

R. HIDALGO





## LOS HIJASTROS DE LA VICTORIA

El tiempo ha diluido el recuerdo. Salimos con mi tío Borís, alumno de décimo grado, que acababa de llegar del "frente laboral", es decir, de cavar trincheras en las afueras de Moscú. Salimos del metro a la calle Púshkinskaia. Mi abuela, la madre de Borís, nos enviaba allí a pasar la noche, por temor a los bombardeos. Pasan los soldados cantando al compás de la marcha: "rumba, la rumba, la rumbabam..."

Borís, en un impulso máxime con los demás transeúntes, alza el puño: "¡no pasarán!" Así fue como vi por primera vez a los españoles. Me hubiera olvidado de esa escena pasajera, a no ser que Borís me obligara a repetir una y otra vez la "l" y la "rr" que no se me entendía: la rumba, no pasarán...

Cómo aparecieron en nuestro país los españoles antes de la Segunda Guerra Mundial es una historia bastante bien conocida. Al principio nosotros ayudamos a la República Española en su batalla desigual contra los fascistas. Les ayudamos económicamente, enviándoles consejeros militares y voluntarios internacionalistas, enseñamos en nuestro país a pilotos, para la aviación republicana, invitamos a descansar a niños españoles. Cuando el Caudillo, con el apoyo del Führer, festejaba la victoria después del fatal desenlace, parte de los republicanos fueron rescatados de los campos de concentración de Francia y Africa. Aparecieron españoles en Tbilisi, Ivánovo, Leningrado, Moscú y otras ciudades. En nuestro país recibieron techo y trabajo. Al iniciarse la Gran Guerra, los españoles ya contaban en su haber con una escuela de casi tres años de contienda moderna y su propia cuenta particular al fascismo. Si bien la mayoría de ellos conocían todavía mal el ruso, y carecían de la ciudadanía, cosa que les dificultaba a la hora de incorporarse al ejército activo, los altivos don quijotes, cuyo espíritu no se había quebrantado, desde los primeros días de nuestra guerra acosaban los comisariados de guerra, exigiendo que se los enviara al frente.

Por buenas o por malas lograban su ambición y se sumaban al ejército o a los destacamentos de guerrilleros, en fin, llegaban adonde se decidía nuestra cuestión esencial: ¿ser o no ser la libertad y la dignidad humana?

Según los datos, que hasta la fecha de hoy se consideran fidedignos, en los destacamentos de guerrilleros y en los frentes de la Gran Guerra Patria combatieron 715 españoles, 183 de los cuales perecieron. Recapaciten, la cifra es horrible: murió uno de cada cuatro. Y hasta la fecha muchas tumbas carecen de cruz, de un obelisco o de una lápida que recuerde la hazaña de los héroes.

Incluso Franco, dispuso erigir un monumento a todos los compatriotas fallecidos. En 1975, cuando murió el dictador y se puso fin al régimen franquista de 40 años; cuando los españoles se despidieron del triste pasado y de un modo pacífico, con libres elecciones retornaron el país a una vida digna sobre los majestuosos monumentos de la época totalitaria aparecieron las lápidas: "hoy honramos la memoria de todos los españoles muertos en cruentas batallas a los dos aliados del frente".

En 1989, con los esfuerzos del Ayuntamiento de Madrid, de los Ministerios Españoles de Defensa y de Cultura, y la Asociación de Aviadores de la República (ADAR), se alzó en el cementerio madrileño de Fuencarral, un monumento a lo soviéticos muertos en España. Lo visitan veteranos de dos guerras: la Guerra Civil Española y la Gran Guerra Patria, para rendir homenaje a los caídos, y para tomar una copa por la salud de los combatientes que aún viven.

Antes de que se desmembrara la Unión Soviética, había un monumento a los españoles en la ciudad de Kirovabad (hoy Guiandzha), ciudad en la que hace más de medio siglo se prepararon a los pilotos españoles. Allí había un museo dedicado a ellos; los vecinos de la ciudad tenían correspondencia con el Comité de Veterano de la guerra española. Además, el día de la victoria (9 de mayo) los veteranos se reunían en Moscú.

Hoy se han roto los lazos con Guiandzha, también son difíciles los encuentros tradicionales en Moscú, tanto por la edad y las enfermedades, como por los flacos bolsillos de los rusos y de los países cercanos. Incluso si llegan de países lejanos, no hay en nuestra capital un lugar en el que se pueda rendir honor a los españoles caídos. Cuando comenzó a construirse el Memorial en Pokonnaia Gora, los españoles confiaron en que se hallaría allí una placa única conmemorativa de sus compatriotas. Pero en vano, algunos dicen ¿qué tiene que ver la nacionalidad?. Los caídos serán mencionados en las listas de sus unidades militares. A nadie se le ocurre pensar que si llega a Moscú un señor de Barcelona, Valencia u Oviedo, ¿cómo podrá hallar en esas largas listas a un puñado de españoles, que pagaron nuestra victoria con su vida?.

El Centro español de Moscú, los de ADAR y el Comité de Veteranos de España, emprenden iniciativas, por ahora infructuosas, para encontrar comprensión entre nuestras autoridades, a fin de que -si es en Poklonnaia Gorá, se eriga un modesto obelisco en algunos de los cementerios centrales o en un parque moscovita, con los nombres de los caídos.

Por nuestra parte, los que estamos acostumbrados a pensar globalmente, no nos impresiona una cifra inferior a doscientos. No hay interesados en "pequeñeces", ni en las estructuras militares, ni en las civiles de poder, no hay patrocinadores; por lo visto han desaparecido en Rusia los fervientes corazones desinteresados.

Así como lo españoles, que antaño aclarábamos, los primeros que se alzaron a la lucha por la democracia y entregaron la vida por los que ellos llamaron segunda Madrepatria, se convirtieron en hijastros de la Gran Victoria.

*IRINA KÚTINA (Periodista)*

Moskovskaia Pravda, 9 de diciembre de 1994



# International Air Tattoo

La Royal Air Force celebró el pasado mes de julio su anual International Air Tattoo en el aeródromo de Fairford RAF.

En esta convocatoria se dieron cita más de 350 aparatos, teniendo algunos de ellos que afrontar un largo viaje, como es el caso del 40º Escuadrón de la Fuerza Aérea de Nueva Zelanda que no quiso faltar a la cita.

La organización del IAT'94 informó que de los 48 Hércules inscritos sólo se habían presentado 36, debido a compromisos militares de las fuerzas aéreas militares de las fuerzas aéreas en general, pues son los aviones Hércules los que sirven el tributo de estar en primera línea de conflictos bélicos y otros desastres mundiales.

Este festival Internacional está concebido para recaudar fondos con destino a una Fundación Benéfica de la RAF. A su preparación y éxito final los organizadores dedican sus esfuerzos durante todo un año, y unos 4.000 voluntarios muchas horas de trabajo en los meses previos al festival.

Los objetivos de todo este esfuerzo son presentar al público una exhibición aérea única y espectacular, con la colaboración y cuidados de unos eficientes factores de seguridad. No puede extrañar que el precio de la entrada sea de 20 Libras pues, aparte del sentido benéfico, consigue una participación aérea mundial, adornada con importantes conmemoraciones que nos hacen recordar otros tiempos: el 40º Aniversario del avión Hércules-130; los 25 años de servicio del avión Concorde; y el 75º Aniversario del vuelo Alcock-Brown. El año pasado el festival coincidió con el 75º Aniversario de la Royal Air Force.

El desplazamiento más cómodo a Fairford RAF, si no se dispone de automóvil, es el ferrocarril, que desde la estación de Paddington-Londres va directo a la ciudad de Swindon, donde se enlaza con autobuses destinados al IAT '94. También desde la terminal de la British en el aeródromo de Heathrow, un majestuoso Concorde hacía un rápido enlace con Airford RAF.

Merece la pena comentar que los miembros asociados a «Los amigos del 'International Air Tattoo' pueden disfrutar del festival durante cuatro días consecutivos: viernes (llegada de aviones); sábado y domingo (exhibición aérea); y lunes (partida de los aviones). La cuota o suscripción anual incluye: la entrada, parking y tomar las mejores fotos el viernes y el lunes, además de un programa de recuerdo, tres boletines anuales de la FIAP y un obsequio de la Fundación de la RAF.

Reunido en exposición estática con sus «colegas» de diferentes nacionalidades, el **Hércules-130 festejaba el 40º Aniversario de la presentación en Sociedad** de su prototipo. Desde su puesta en servicio se han diseñado unas cuarenta versiones diferentes para fuerzas aéreas y compañías civiles de transporte de la mayoría de los países del mundo. Hay en la actualidad más de 2.000 aparatos que sirven lealmente a las fuerzas aéreas y en arriesgadas operaciones, siempre en vanguardia, en las zonas conflictivas de todo el planeta. Los años 1993-94 destacaron especialmente por su tributo en la avanzadilla de incontables misiones humanitarias, transportando auxilios en las zonas de Somalia, Bosnia, Kurdistán, Zaire, etc.

En el «Concurso de Elegancia», que juzgaba al Hércules mejor presentado, se llevó los honores el Hércules del 109º Grupo Aerotransportado de la Guardia Nacional Aérea de Nueva York, de gran vistosidad con los alerones de color rojo y equipado con esquís.

La conmemoración del **25º Aniversario del Concorde**, cuatrimotor supersónico para el transporte de pasajeros y todavía en servicio, celebraba el primer vuelo de los prototipos n.º 001 (marzo 1969) y n.º 002 (abril 1969). Diseñado por Francia y Gran Bretaña para alcanzar altas velocidades, consiguió una máxima de crucero de 2'2 Mach (2.338 Km/h); y, si este avión puede volar de Londres a Nueva York en tres horas y cuarenta y cinco minutos, suponemos que los afortunados que hicieron el vuelo Heathrow-Fairford RAF-Heatjrow no tendrían casi tiempo de respirar cubriendo esta corta distancia.

En estas manifestaciones aéreas lo que el espectador más aprecia es la actuación de las formaciones de aviones y helicópteros que, en perfecto vuelo de patrullas, nos ofrecen arriesgados ejercicios, adornados con estelas de humo multicolor. Varios países, en representación de su respectivas Fuerzas Aéreas, nos deleitaron con su muestra y actuación (a veces en condiciones difíciles por el estado del tiempo), y merecieron el aplauso general. Vimos a la Patrulla Aguila de España; la Patrouille de France; los Red Arrows de la Gran Bretaña; los helicópteros Grasshoppers de la Royal Air Force de Holanda; la Patrulla Frece Tricolori de Italia; la Patrouille de Suiza; etc. El Mayor Frans Ramseier recibió el «Trofeo Sir Douglas Bader a la mejor demostración en vuelo» en nombre de la Patrouille Suisse, cuyos Hunters serán dados de baja y sustituidos por los Northrop F-5E Tiger IIs de reciente adquisición.

La antigua Unión Soviética volvió a sorprendernos con la presencia del majestuoso bombardero estratégico Tupolev TU-95 MS «BEAR-H», también conocido como avión espía, de cuatro motores turbohélice con dos hélices coaxiales contragiratorias (que giran en sentido opuesto) montadas sobre un mismo eje.

También formaba parte del programa la presentación de una réplica del avión Vimy, en el que el Capitán John Alcock y el Teniente Arthur W. Brown realizaron la proeza de cruzar por primera vez el Atlántico en un vuelo sin escalas, saliendo de Terranova el 14 de junio de 1919 y llegando al día siguiente a Clifden, Irlanda, después de cubrir una distancia de 3.000 km. en 16 horas y 12 minutos; se celebraba así el **75º aniversario**.

Finalmente, un breve comentario de algunos de los trofeos ofrecidos por IAT '94. El «Trofeo de exhibición internacional» consistente en una espada fue otorgado al Capitán Pierre Pougheou, piloto de un Mirage-2000; mientras que el «Trofeo de acrobacia en solitario con reactores» fue concedido al Saab J35 Draken de las Fuerzas Aéreas Suecas, pilotado por el Capitán Ingamar Axelsson. El «Trofeo exhibición británica» ofrecido en memoria de Sir Alasdair Steadman, Capitán General del Aire y anterior presidente de la IAT, fue ganado por el oficial de vuelo Mark Discombe por su exhibición en un Tucano del 2º Escuadrón de la Royal Air Force.

En resumen, un festival aéreo internacional, con méritos suficientes para repetir visita en la próxima edición.

*SIMON FIESTAS MARTÍ*





# Grupo 24



"LA TRIPULACIÓN"

E. H. B.



## «SERPIENTE DE FUEGO»

*A mi querido compañero José Cirujeda, del Grupo «Katuskas»*

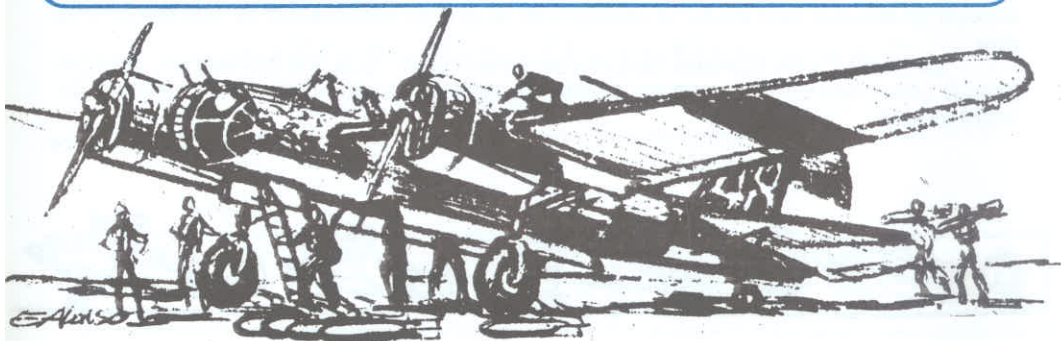
Una serpiente de fuego  
recorre el azul espacio,  
culebreando locamente  
hasta que en el suelo arde.  
Hilos de seda suspenden  
por el aire sendas almas.

En un pájaro de acero  
que vuela veloz y rauda,  
tres pechos machos suspiran  
con ritmo lento y pesado.  
¿Qué importa que no se van?  
¿Que importa que no se hablen?  
Van unidos, muy unidos,  
de cara al azar volando.  
Ya miran serenamente  
todo el frente de combate  
¡Maldita sea la guerra  
que va mezclada con sangre!  
Pájaros de acero enemigos  
también rasgan el espacio  
Tres pechos suspiran hondo  
con ritmo acelerado.  
Señas verdes, rojas, blancas,  
convenidas de antemano.  
Alabeo nervioso,  
lleno de vigor y de coraje.  
Y ha empezado la pelea  
entre los colosos pájaros.  
Picotazos de metralla  
se hilvanan en el espacio.  
Una águila ha sido herida  
ruge nerviosa y cae.  
El halcón ríe, victorioso.  
La batalla ha terminado.  
Hilos de seda suspenden  
por el aire sendas almas.

De pronto una roja águila  
que ha vislumbrado el combate,  
se lanza veloz y rápida  
en defensa de su hermana.  
Ahí, el halcón ya se ha revuelto  
y continúa el combate.  
Por el aire hay fuertes chorros  
que vomitan fe y venganza.  
Nuevamente picotazos  
de metralla por el aire,  
hasta que el halcón, muerto,  
tiene que inclinarse ante el águila.  
Y mientras esto sucede  
en el azul y claro espacio,  
hilos de seda suspenden  
por el aire sendas almas.

Han transcurrido unas horas  
tras el terrible combate,  
y ya en tierra, heridas quemadas,  
tres almas se han abrazado.  
El abrazo ha sido seco,  
largo, fuerte, interminable.  
¡Así se abrazan los hermanos  
que sin haberse visto nunca,  
luchan juntos en el aire!  
¡Gloria a tí, piloto héroe,  
y a tí observador mártir!  
Al ametrallador herido  
mi admiración muda y franca.  
Una serpiente de fuego  
recorre el azul espacio  
culebreando locamente  
hasta que en el suelo arde.  
Hilos de seda suspenden  
por el aire sendas almas.

**E. Galera**



## ACLAREMOS DUDAS

Como ejemplo aclaratorio iniciamos este escrito con una noticia inserta en el diario ABC del 31 de diciembre de 1994 que dice así:

"LA FUNDACIÓN PRÍNCIPE DE ASTURIAS HA RECIBIDO YA CASI VEINTE MILLO-  
NES DE PESETAS LEGADOS EN SU DIA POR ANTONIO POBLACION, MALLORQUIN, **AVIA-  
DOR DE LA REPUBLICA** Y DESPUES FUNCIONARIO DE LAS NACIONES UNIDAS, QUIEN  
EN SU TESTAMENTO ESTABLECIO QUE ESTA CANTIDAD FUERA ENTREGADA A LA INS-  
TITUCION QUE LLEVA POR NOMBRE EL DEL HEREDERO DE LA CORONA DE ESPAÑA".

Tal vez este legado habría sido para nuestra Fundación si ésta hubiera estado inscrita como tal. Y entonces, los más escépticos hubieran reconocido que las cifras que se manejan no les parecerían inalcanzables. En tal sentido, es probable que entre los más de mil asociados de ADAR pudiera haber algunos que desearan invitar a este compañero aludido, en cuyo caso legarían parte de su patrimonio a nuestra Fundación, bien por carecer de familiares, como por el simple hecho de que tal acción reportaría beneficios a todos y, en especial, a los supervivientes.

Entonces, es fácil que ninguno se niegue a entregar donaciones periódicas que son algo así como el equivalente a las cuotas establecidas por otra clase de asociaciones. Es bueno reconocer que sólo con palabras no se puede vender una idea por muy acertada que esta sea, pero también es admisible suponer que determinados compañeros pudieran cambiar de actitud si verificaran que esas palabras pueden demostrar de manera clara que la Fundación podría servir de locomotora para que ADAR no frene el ritmo de su actividad hasta que por ley de vida deje la vida expedita a la Fundación Emilio Herrera Linares, para que ésta continúe la trayectoria feliz de su progenitora. De ahí el interés y el optimismo de la Comisión para escriturar sus Estatutos que ya estará corregidos por expertos en la materia.

También deseamos aclarar que la Gestora no lleva trabajando más de dos años sin que se vea nada claro. Pensad que en el Ministerio de Cultura nos aconsejaron que era conveniente esperar a la nueva ley de cuyo texto aparece en el BOE del día 25 de noviembre de 1994. Y si no hubiéramos esperado era obligatorio escriturar de nuevo para adaptarnos a las normas posteriores con mucho más gasto. En consecuencia, es lógico suponer que es un error achacarnos pereza o negligencia ya que nuestra actividad no tuvo efectividad hasta hace unos pocos meses.

Igual, opinamos que no hacía falta tanto dinero para legalizar una Fundación, les informamos que sólo se precisa la cantidad de DOSCIENTAS CINCUENTA MIL PESETAS (250.000 pesetas), es decir, el 25% de UN MILLON, capital, inicial imprescindible en la actualidad. Esto no es óbice para que nos preparemos para llegar a una fundación de altos vuelos. Ejemplos elocuentes tenemos para demostrarlo. Pero inicialmente nos conformamos con fortalezcas a ADAR con una aportación muy significativa que supone este FARO CULTURAL AERONAUTICO que siempre proyectó y proyecta la figura de EMILIO HERRERA LINARES en la confianza esta nueva trayectoria fundacional/asociativa esté en marcha, tal vez podamos atraer a nuestros nietos y demás familiares.

Por todo lo expuesto consideramos acertada la propuesta que hizo el compañero González Verdura en la Junta Nacional Ampliada en el sentido de que cada asociación tuviera a bien entregar un donativo para ayudar al despegue de la genuina continuadora de esta monumental obra.

LA FUNDACION ESPERA VUESTROS DONATIVOS, QUE EN DEFINITIVA, REFORZARAN LOS CIMIENTOS DE ADAR, DIGNA DE NO PASAR AL OLVIDO AL CARECER DE HEREDEROS.

*La Comisión Gestora*





## CINCO AÑOS CORTOS

Han pasado cinco años  
de esta entrañable comida,  
que se celebró en Madrid  
en tan grata compañía.  
En estos cortos cinco años  
(porque para mí son cortos)  
que me costó un gran trabajo  
llegar a los dieciocho,  
el paso de aquellos años  
era lento, y perezoso  
y ahora corren tan deprisa  
que parece que esten locos.  
En estos cortos cinco años  
han pasado muchas cosas  
se han ido muchos amigos  
y han llegado a España  
los restos queridos  
de dos generales muertos en exilio.  
Cada vez en ADAR  
somos más poquitos

y sólo por eso  
hay que estar unidos  
y sentirse alegres  
porque estamos vivos,...  
y seguir viajando todos reunidos  
como una familia  
más que como amigos.  
En estos viajes que hacemos  
con muchísima ilusión  
¡con los años que tenemos!  
que son muchos, un montón  
cojeando y renqueando  
con gafas y con un bastón  
vamos a viajar un día  
¡conservados en Formol!

*Feli*

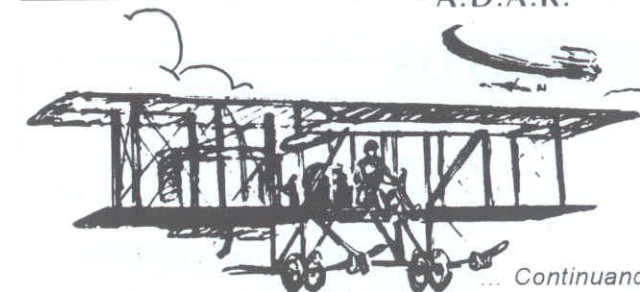
«EL QUE NO VALORA LA VIDA, NO LA MERECE»

LEONARDO DA VINCI

DEL CONTENIDO DE LOS ARTICULOS PUBLICADOS  
EN ESTE BOLETIN, SOLO ES RESPONSABLE  
QUEN LOS ESCRIBE

¡YA TENEMOS TELEFONO EN NUESTRO LOCAL SOCIAL!!

 91 / 593 91 68



# Volar...

... Continuando con 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:

## *Nace la Aviación Militar Española*

Desde finales del siglo XIX el hombre ya se dejó de teorías y puso en práctica sus sueños, resumidos en uno: VOLAR DE VERDAD.

Después de varias experiencias, el 17 de Diciembre de 1903 los hermanos Wright, norteamericanos, volaron por vez primera en un artilugio, tripulado, más pesado que el aire, y movido por un motor, culminando así los esfuerzos de tantos precursores, de tantos sacrificios, fracasos y vidas, como en el curso de los siglos, el hombre había intentado imitar a las aves, esto es: volar.

En el mundo tuvo una gran repercusión, sobre todo en Francia, que ya desde Clemente Ader, la naciente ciencia tenía adeptos. Surgieron intrépidos pilotos, que construyeron modelos de toda suerte, se fundaron escuelas y poco a poco esta ciencia se extendió por toda Europa.

Podemos decir que en año de 1910 los cielos de España conocieron los nuevos ingenios voladores ante el asombro y sustos del público.

El Jefe del Servicio de Aerostación, coronel Pedro Vives y Vich, se decidió estar al día en esa nueva forma de volar que no fuese en globo cautivo o dirigible, y comisionó después de informar y de pedir permiso a su superior, el General Marvá, Jefe del Servicio de Ingenieros de formar una comisión para que simultaneasen su servicio en el dirigible "España", con el aprendizaje a volar en las nuevas máquinas.

Esta comisión estaba presidida por el coronel Rodríguez Mourelo e integrada por los capitanes Kindelán y Herrera, que estudiaría la compra del material adecuado y se dio a esta Comisión cien mil pesetas, con las que se adquirieron en Francia; dos Henri Forman y un Maurice Farman, éste devuelto por no reunir las pruebas exigidas y con su importe traer repuestos, material, etc. También se compraron dos hangares de fácil construcción llamados Bessorneau para albergar a los aparatos.

Para futuras experiencias se compraron unos terrenos en una extensa llanura al oeste de Madrid, llamada Cuatro Vientos, el 11 de enero de 1911.

El 13 de mayo de 1911 fue escenario del primer vuelo de un Henri Farman pilotado por Benito Loygorri y de pasajero, el capitán Emilio Herrera.



Loygorri era el representante en España de la casa Farman y se había hecho piloto en Francia. El vuelo se realizó a 200 mts. de altura, pasando por Alcorcón y regreso a Cuatro Vientos, velocidad 75 a 80 km./h., duración del mismo unos 20 minutos.

Los profesores para formar a la Primera Promoción de pilotos fueron los Sres. Geo Osmont y Louis Dufour.

Los vuelos se hacían sin viento al amanecer o al atardecer y al cabo de casi cinco meses, podemos decir que la Primera Promoción de Pilotos Militares Españoles, recibió sus títulos declarando aptos en el siguiente orden:

- Con el número 1, Capitán Alfredo Kindelán Duany
- Con el número 2, Capitán Emilio Herrera Linares
- Con el número 3, Capitán Enrique Arrillaga López
- Con el número 4, Teniente Eduardo Barrón de Sotomayor
- Con el número 5, Teniente José Ortiz Echagüe

Los profesores franceses fueron los instructores de esta Primera Promoción de la Aviación Española.

Hemos leído en la Revista Aeroplano, n.º 6, pág. 46, que estos profesores franceses se negaban a realizar el ocho horizontal por tener que girar a la derecha y los Henri Farman eran peligrosos en el viraje en ese sentido por el efecto giroscopio del par motor.

Con estos biplanos, se instruyeron la Primera y Segunda parte de la Tercera Promoción.

Se estudiaron otros tipos de aeroplanos que nos ofrecían y el año 1912, se compran a la casa inglesa un Bristol Boxkiter con una pequeña, diremos cabina, donde cabrían el piloto y el alumno, y el nuevo modelo monoplano, el Bristo Prier, con mando lateral para alabeo.

Fueron probados por los capitanes Herrera y Kindelán.

Se fueron desechando los biplanos Farman por los monoplanos y se volvieron a comprar aviones franceses, los monoplanos Nieuport, en su modelo "pingüino" (modelo de aparato para la enseñanza) que con un fuselaje, unos muñones de ala y un motor de poca potencia solo servía para que el alumno rodara en tierra correctamente en línea recta, y el modelo II con motor Gnôme de 50 CV. y después el modelo IV G. de 80 CV.

Los Nieuport se distinguían de los Farman porque eran monoplanos, el fuselaje estaba completamente entelado, con mayor limpieza de líneas. Su pilotaje era una innovación y que iba a perdurar ya para siempre, pues se hacía utilizando también los pies para girar a derecha o izquierda y la mano en el mando para inclinar lateralmente el aparato o para subir o bajar, y este tipo de aeroplano fue el preferido del capitán Herrera, que ya instruyó a su primer alumno, el teniente Carlos Alonso Hera.

Tampoco nos sorprenderá que con unos ingenios tan novedosos e inseguros no hubiesen víctimas. En la 2.ª Promoción, el capitán Celestino Bayo sufrió una pérdida de velocidad y este percance le ocasionó la muerte, siendo la primera víctima de la Aviación Militar Española.

-EUSEBIO ALONSO  
(Continuará)

## ¡¡ULTIMA HORA!!

«TIERRA Y LIBERTAD»,

CUANDO LA MEMORIA PROPIA VIENE DE OTRAS TIERRAS

Creo que nunca ha aparecido en las páginas de ICARO comentario alguno sobre una obra cinematográfica, seguramente debido a que ninguna aportaba nada especial a los lectores del boletín. Sin embargo, recientemente ha llegado a nuestras pantallas una co-producción realmente interesante.

Si tu título "*Tierra y Libertad*" no puede ser más internacionalista, el contenido, dentro de su universalidad, es tan nuestro como fue la realidad de mil novecientos treinta y seis. Un británico, como es su realizador, Ken Loach, con su forma de hacer cine socialmente tan comprometida, nos recuerda, de manera muy leal, un episodio obviado a menudo en la España democrática: el POUM, sus milicias, su fin...

Puede que el tema y su forma de ser tratado moleste a alguien, ya que el director toma claramente partido, pero pienso que visto casi sesenta años después, debería ante todo hacer reflexionar sobre las circunstancias que desencadenaron los sucesos de mayo y junio del año treinta y siete. Revolución y victoria o victoria y luego revolución, ¿eran factibles ambas a un tiempo?, ¿se supo hacer comprender a ciertos sectores la necesidad de unas prioridades? o ¿tenían estos sectores pruebas de que una vez lograda la victoria, la revolución se ralentizaría hasta terminar anquilosada y desmantelada por el gobierno?. No sé, ni creo que nadie lo sepa nunca, cada parte ha dado sus razones muchas veces y ambas contenían argumentos válidos, pero no se supieron o quisieron sintetizar. Lo mejor, después de ver la película, sería reflexionar al respecto.

Cinematográficamente hablando, la película es casi perfecta. Jóvenes actores, desconocidos para el gran público dan más credibilidad a la acción. Las escenas de combate recrean esa rara sensación que excita y asusta a un tiempo, seguro que muchos la recordareis.. La podeis ver tanto en versión doblada como subtitulada, siendo más atractiva esta opción por su mayor realismo. En definitiva, una película total y absolutamente recomendada para todos.

*José A. Campos*

¡¡SIGUE A LA VENTA EL LIBRO DE A. ARIAS ARIAS!!

« ARDE EL CIELO »

EL PRECIO PARA LOS ASOCIADOS DE A.D.A.R.  
ES DE 2.700 PTAS. + GASTOS DE ENVIO



*Relación de compañeros fallecidos, de los cuales la Junta Directiva Nacional ha tenido conocimiento, testimoniando a todos sus familiares y amigos nuestro más sentido pésame.*



Jaime Buye Berni	Valencia	3/6/95
Juan Andreu Motes	Valencia	30/5/95
José Baulach García	H. Llobregat	5/95
Manuel Fernández-Arroyabe	Madrid	6/95
Félix García Viejobueno	Móstoles	10/6/95
Genaro Camacho González	Madrid	24/6/95
Manuel Díaz Clemente	Francia	6/6/95
Mariano G. de Lucas S.	Sevilla	19/7/95
Esposa de Juan Torrico	Francia	
Francisco Pérez Mur y esposa	Francia	11/7/95
Antonio Echeverría Irusta	Eibar	7/7/95
Juan Eguiguren Madariaga	Basauri	8/95
Juan de Vargas Barbera	Barcelona	7/95
Juan López Petra	Barcelona	26/7/95
José Mateu Noguero	Gerona	
Fernando Andreu Aguilar	Barcelona	24/8/95
Jaime Roca Balaguer	Barcelona	8/95



LA SENYERA. Nov. 1937 Grupo Mecánicos y Armeros

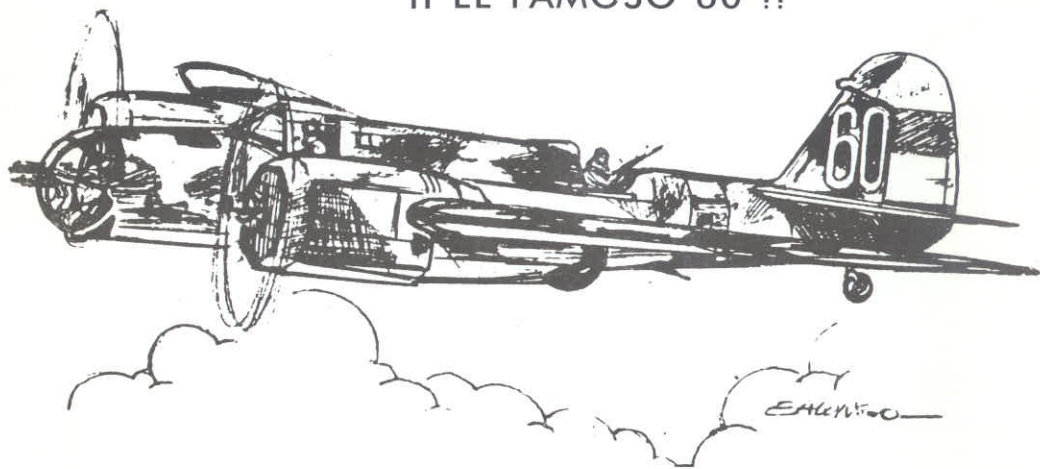
## RELACION DE DONATIVOS PARA EL BOLETIN ICARO 41

624 CIUDADELA	D. GORDI LLOVERAS	5.000	645 VILLALBA	M.º CRUZ NOVO	500
625 LEGANES	A. LOPEZ MARCOS	1.000	646 MADRID	M. BAJO BAELO	1.000
626 MADRID	L. DEL RIO V.	4.000	647 MADRID	A. NOVO DOMINGUEZ	3.000
627 MADRID	M. DELGADO GOMEZ	2.000	648 MADRID	J. RAMOS MIRAUT	3.000
628 MADRID	A. DE FRUTOS G.	1.000	649 MADRID	F. NIETO MONSALVO	1.000
629 ALSASUA	J. GOICOECHEA L.	6.000	650 JADRAQUE	M. CABRERA MUÑOZ	8.000
630 ELCHE	MIGUEL G. MIRALLES	1.000	651 MADRID	AGUSTINA CAMAÑO	2.000
631 MADRID	J. PORTILLO GARCIA	3.000	652 MADRID	F. ALVARO H.	1.000
632 MADRID	M. AGUIRRE R.	1.000	653 MADRID	M. MUÑOZ RUIZ	3.000
633 MADRID	S. TORRES LOPEZ	2.000	654 FRANCIA	ERNESTO ROSELLO	2.400
634 MADRID	VDA. DE A. JIMENEZ	2.000	655 BENIDORM	J. GARCIA GARCIA	4.000
635 GIJON	AURORA HURLE	2.000	656 MALAGA	G. PASTOR LILLO	3.000
636 CIUDAD REAL	L. MECO MERCHANT	1.200	657 FRANCIA	S. TORRALBA M.	4.000
637 MADRID	RICARDO ARESTE Y.	3.000	658 MADRID	C. CASCANTE D.	1.000
638 MADRID	A. REDONDO GARCIA	1.000	659 EIBAR	V. MUGUERZA N.	4.000
639 CADIZ	L. GARCIA HDEZ.	1.500	660 MADRID	M. RIOS FERNANDEZ	2.000
640 MADRID	A. ALVAREZ POLO	2.000	661 MADRID	L. BASCUAS BATALLA	2.000
641 VALLADOLID	U. PRADA MACIA	4.000	662 MADRID	M. CABALLERO MORA	2.000
642 EE. UU.	A. LEON SAENZ	5.000	663 TORREJON V.	D. PANTOJA BAJO	2.000
643 PREMIA DE M.	R. CAPEDEVILA	5.000	664 GUADALAJARA	J. DE LA FUENTE G.	3.000
644 MADRID	PEPITA BRETON	1.000			

### NOTA:

EN LA LISTA DE DONATIVOS DEL BOLETIN N.º 40, EN EL N.º 595, EL APELLIDO ESTA CONFUNDIDO: DICE CATALAN EN VEZ DE CALATAYUD.

## ii EL FAMOSO 60 !!



BOLETIN INFORMATIVO DE LA ASOCIACION DE AVIADORES DE LA REPUBLICA

Deposito Legal: M-5201-1995

EDITA: A.D.A.R.

IMPRIME: MELCHOR REPROGRAFIA. Castillo, 4 - MADRID

MAQUETA Y CONFECCION: EUSEBIO ALONSO