

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

DICIEMBRE 1995
BOLETIN N.º 42

A.D.A.R.

APDO. 10.177
28080 MADRID



**FELIZ
AÑO
NUEVO**

ALONSO ESTEBAN.

EDITORIAL

Teníamos una deuda pendiente, y con el tiempo, en vez de disminuir, iba en aumento, pues no encontrábamos la ocasión para satisfacer nuestros deseos, y por fin, en el mes de Noviembre, una vez terminada la Junta Nacional Ampliada, tuvimos el honor de recibir en la Sede Social a D. Francisco Tomás y Valiente, exPresidente del Tribunal Constitucional y Catedrático de Historia del Derecho por la Universidad Autónoma de Madrid, acompañado del también profesor y compañero nuestro D. Juan José Aparicio Cascón.

Con unas breves palabras, el Presidente de ADAR, con las que agradeció el interés que siempre había demostrado por nuestros asuntos, le entregó un ICARO de bronce y un pergamino dedicado a su persona, en nombre de todos los Asociados, acompañándonos a la comida que anualmente celebra la Junta Directiva.

JUNTA NACIONAL AMPLIADA

ASISTENTES:

Directiva Nacional:

Presidente: Ramón Prada
 Vicepresidente: Daniel Quinteiro
 Secretario: Eusebio Alonso
 Contador: Tomás G. Verdura
 Vocal: Diego Tomás

Delegación Centro:

Presidente: Agustín G. Yepes
 Secretario: Juan Moyano

Delegación N. Balear:

Presidente: Francisco Viñals
 Secretario: Simón Fiestas

Delegación Levante:

Secretario: Manuel Gisbert

Acta de la Junta Nacional Ampliada, celebrada en Madrid, el día 22 de Noviembre de 1995 en la Sede Social de la Asociación, calle Fuencarral, 138, piso 4.º, despacho 4.

Siendo las 10,45 horas, se abre la sesión, estando presentes los compañeros expresados al margen, con el siguiente:

ORDEN DEL DIA

- 1.º Lectura y aprobación, si procede, del Acta anterior.
- 2.º Renovación de la Junta Directiva Nacional.
- 3.º Ampliación a nuestra administración del ordenador comprado.
- 4.º XX Asamblea General y XXIV Comida de Confraternidad a celebrar en Murcia, en 1996
- 5.º Ruegos, Preguntas y proposiciones.

PUNTO 1.º: LECTURA DEL ACTA ANTERIOR

Se da lectura al Acta anterior, que es aprobada por unanimidad.

PUNTO 2.º: RENOVACION DE LA JUNTA DIRECTIVA NACIONAL

Prada informa que, habiéndose cumplido el plazo de 3 años establecidos en el Artículo 7.º de los Estatutos, y no pudiéndose hacer la renovación de la Junta Directiva en la forma que establece el Artículo 9.º por falta de personal, propone, que en la próxima Asamblea de Murcia, a celebrar en Mayo de 1996 se proceda a elegir la nueva Directiva, para lo cual, se deberán presentar las CANDIDATURAS que libremente presenten las distintas Delegaciones, debiendo estar en nuestra Sede Social de Madrid, antes del día 30 de Abril de 1996, considerándose nulas las que lleguen con fecha posterior.

Se acepta dicha proposición, y se acuerda mandar una carta a las Delegaciones comunicándoles dicho acuerdo e insertar un anuncio en ICARO para información de todos los compañeros. **Viñals**, dice que este problema ya lo han tenido en la Delegación Norte-Balear.

PUNTO 3.º: APLICACION A NUESTRA ADMINISTRACION DEL ORDENADOR COMPRADO

Prada informa que se va a introducir la contabilidad en el ordenador y que empezará a funcionar a pleno rendimiento a primeros de año.

Verdura dice que la contabilidad del ordenador ha coincidido con la llevada hasta ahora, cerrada al 31 de Octubre. Da una amplia información de los ingresos y gastos de este año y que sería conveniente poner la cuota en 8.000 ptas.

Viñals está de acuerdo con la subida.

Moyano dice que si se aumenta, es posible que tengamos mayor número de socios morosos.

Fiestas propone se mande una carta individual a cada uno que no pague, recordándole la deuda.

Se acuerda que por el momento no es conveniente subir las cuotas para 1996, ya que el Fondo Social no ha disminuido, comparando con el año anterior.

Quinteiro indica que es mejor poner "Aportaciones Voluntarias" en el Boletín, en vez de donativos.

PUNTO 4.º: XX ASAMBLEA GENERAL Y XXIV COMIDA DE CONFRATERNIDAD A CELEBRAR EN MURCIA EN 1996.

Prada dice que **Baltanás** no ha podido asistir a la Junta, así como el que le iba a acompañar, por motivos de salud de ambas esposas, y se acuerda mandarle una carta recomendando que la Asamblea que se celebre en la 2.ª quincena de Mayo de 1996, y si no se puede celebrar en fin de semana, se contrate para cualquier día de la semana, ya que todos estamos jubilados.

PUNTO 5.º: RUEGOS Y PREGUNTAS

Viñals dice que ellos también tienen un ordenador que les ha regalado un socio, que les quitará mucho trabajo.

Se considera que **M.ª Carmen** cobre las gratificaciones que tienen al 100%, empezando por la próxima Navidad, debido a mayor responsabilidad en el trabajo, dando la aprobación todos los presentes.

Diego Tomás da una amplia información de las reuniones que ha asistido con **Peche** en la Asociación de Amigos de las Brigadas Internacionales, para conmemorar el 60º Aniversario de la llegada a España en el mes de Noviembre de 1936. De todo esto se informará a las distintas delegaciones, según tengamos noticias más concretas y más cercanas en el tiempo.

Simón Fiestas dice que algunos militares que tenían el Título II al pasar al Título I, hacienda les ha pagado 5 años de atrasos.

García Yepes informa que los nietos del General Herrera vienen a firmar los estatutos y a la presentación de las Escrituras para constituir la Fundación, que cada uno de ellos dará 3 millones y que se está gestionando la adquisición de más dinero en los Organismos Oficiales, que cuando todo esté legalizado, informará con más precisión.

Y no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión, siendo las 13 horas del día antes indicado.

V.º B.º
EL PRESIDENTE



Fdo.: Ramón Prada Manso

EL SECRETARIO



Fdo.: Eusebio Alonos Esteban

SOLO LA OBEDIENCIA DA DERECHO A MANDAR (Ralph W. Emerson)

Viaje a Gandesa

Como todos los años, el día 17 de septiembre se conmemoró el 57º Aniversario de la Batalla del Ebro para rendir homenaje a todas las víctimas de la Guerra Civil ante el monumento de ADAR, situado en el pueblo de Gandesa, acto perfectamente organizado por la Directiva Regional Catalana-Balear.

A las 12 de la mañana se efectuó la ofenda floral en el monumento y después de unas breves palabras de los presidentes de la Regional y de la Nacional de ADAR, cerró el Acto el Excmo. Sr. Alcalde de Gandesa, invitando a todos los asistentes a un espléndido aperitivo en la Cooperativa Agrícola.

En el Hotel Piqué tuvimos la comida, reuniéndonos 150 compañeros de todas partes de España, siendo obsequiadas las señoras, con un frasco de perfume y los caballeros con unos mecheros. En definitiva, unas horas pasadas muy emotivas y agradables. Lástima que algunos de vosotros, más que por otros motivos, por pereza, os perdierais este acto tan interesante, y a vuestras edades, son dignos de vivirlos.

El periódico "La Vanguardia" publicó una nota haciendo referencia a esta conmemoración.

La Directiva Nacional

SOLICITUD DE INFORMACION

EL ASOCIADO D. PEDRO FOLCH ROVIRA SOLICITA INFORMACION DLE COMPAÑERO DE AVIACION D. ANTONIO CÁNOVAS GARCÍA.
ESCRIBIR A:

A.D.A.R. - Apartado de Correos, 2995 - 08080 BARCELONA

EL CUARTEL GENERAL DEL EJERCITO DEL AIRE HA RECIBIDO UNA CARTA DE D. SVATOPLUK MATYÁS DE LA REPÚBLICA CHECA QUE SOLICITA INFORMACIÓN SOBRE LOS PILOTOS REPUBLICANOS: AGUIRRE LÓPEZ, COMÁS BORRÁS, ZAMBUDIO MARTÍNEZ Y MANUEL ZARAUZA. EL CURRÍCULUM DE CADA UNO Y, SI POSIBLE, COPIAS DE SUS HOJAS DE VUELO.

SI ALGUNO DE NUESTROS ASOCIADOS TUVIESE INFORMACIÓN SOBRE ESTE TEMA, ROGAMOS NOS LO COMUNIQUE PORQUE SVATOPLUK ESTA ESCRIBIENDO UN LIBRO.

LA UNIVERSIDAD DE CASTILLA-LA MANCHA DE ALBACETE, PIENSA CELEBRAR EN OCTUBRE DE 1996 EL 60º ANIVERSARIO DE LA LLEGADA DE LAS BRIGADAS INTERNACIONALES, Y QUIEREN QUE LES INFORMEMOS DE LOS MONUMENTOS DEDICADOS A LAS BRIGADAS EN ESPAÑA, ASI COMO LAS FOTOS QUE PODAIS APORTAR. TAMBIEN PUEDEN SER INTERESANTES HECHOS O NOTAS QUE CADA UNO DE VOSOTROS TENGAIS CONOCIMIENTO.

ESPERAMOS VUESTRAS NOTICIAS

La Directiva nacional

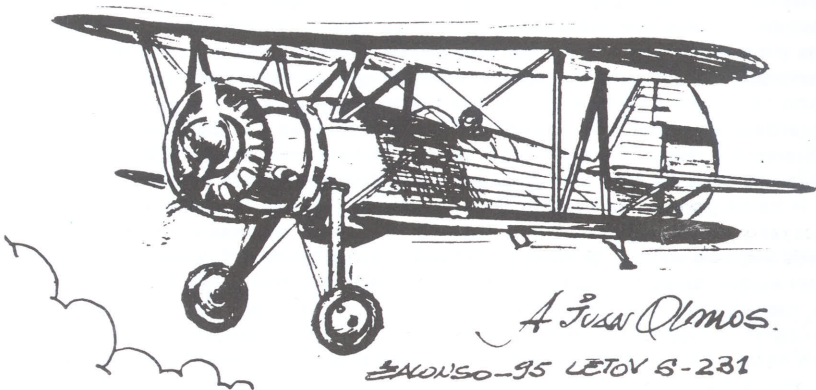
AL OTRO LADO DEL ARCO IRIS

(CUENTO POR AURELIO CID ACEDO)

A TÍTULO PÓSTUMO A:

DEL RÍO, BAQUEDANO, PANADERO, ELOY GONZALO...

A la República apenas le quedan aviones en el Frente Norte. Los aeródromos de fortuna extendidos a lo largo de la estrecha faja costera, sufrían sin descanso los ataques de la Legión Cóndor y los pocos pero excelentes "Polikarpov" I-15 y los I-16 que habían sido traídos de la zona Centro o directamente desde Rusia para el gobierno vasco, se habían convertido en su mayoría en montones de chatarra quemada al lado de las pistas de despegue, cuyos embudos había que rellenar cada día para que pudieran alzar el vuelo los escasos aeroplanos "Circo Krone", como así se llamaba a los quince o veinte "Kolhoven", "Breguet XIX", "Bristol Bulldog", "Letov S. 231", "Hispano Nieuport 52", "Potez 25" que, junto a un pequeño grupo de remendados "Chatos" y "Moscas", algunos con piezas canibalizadas de cuatro o cinco aviones distintos destruidos en tierra o derribados, formaban la imponente flota aérea que, con un total de unos cincuenta aparatos, era todo lo que la República podía poner en el aire desde Castro Urdiales hasta Avilés, en el mes de octubre de 1937; una estrecha franja costera entre el mar y las montañas, con una profundidad de unos 30 ó 40 kilómetro y continuamente batida por los veloces bombarderos "Heinkel 111" y "Dornier Do-17" que casi impunemente machacaban la tierra, protegidos por un "paraguas" de modernísimos "Messerschmitt" Bf-109" con dos ametralladoras del 7,92 y un cañón de 20 mm- tirando por el buje de la hélice con una candencia de sesenta disparos por minuto.



Aquella tarde el cielo parecía grisáceo y para Jaime Sendra el tenue sirimiri se plasmaba en un reguero de lágrimas en el celuloide del parabrisas de su "Letov", cuya hélice de madera desfloraba aquel cielo puro donde se respiraba a pleno pulmón y en su eterno remolino, escupía la humedad de la menuda lluvia norteña salpicando al mismo cielo como un rocío hecho de escarchas de plata. Sumergido en la carlinga y embutido en su traje de vuelo hecho de cuero marrón, que a casi todos nos venían grandes, (los rusos deben ser todos unos gigantones), se sentía cálidamente arropado. Arrullado por el ronroneo del motor, tenía que hacer grandes esfuerzos para no quedarse dormido y procuraba hacerse cada vez más pequeño para que, asomando apenas los ojos por encima del parabrisas, poder evitar el frío rebufo de la hélice y la humedad del sirimiri que, a pesar del casco de vuelo, las gafas y el horrible pañuelo de seda amarillo decorado con cabezas de caballo, estribos y fustas que se liaba al cuello cada vez que

volaba, le salpicaba de vez en cuando las partes no protegidas de su cara. El parabrisas del "Letov" era muy bajo. Y no es que sea un mal avión, volaba muy bien pero enviado sin instrucciones de montaje, los milagrosos mecánicos gubernamentales se las vieron y desearon para ponerlos en vuelo. Eran además muchos kilos, mil setecientos, para un motor de quinientos y pico caballos y velocidad teórica alcanzable de 348 km/h. era un sueño de los fabricantes. Sus dos ametralladoras del 7,92 se encasquillaban con facilidad a cada cinco o seis disparos. Las había probado pero cuando despegó de Carreño y tuvo que tirar dos veces de la palanca para desencasquillarlas. Dicen que es por culpa de los eslabones de las cintas.

De todas maneras, Jaime Sendra tenía instrucciones de no arriesgarse con los alemanes ni con los "Fiat" italianos. Era un vuelo de reconocimiento y nada más. De vez en cuando, descendía hasta casi tocar el suelo para penetrar en la neblina y con sucesivos movimientos de los alerones imprimía un alabeo que le permitía ver por los costados, alternativamente, un suelo medio oculto por una bruma húmeda, como si los viera a través de una tupida tela de araña. Pero tenía que elevarse de nuevo para no darse con alguna de aquellas colinas fantasmagóricas que de pronto aparecían difuminadas y confusas ante la nariz de su "Letov". Al volar por encima de las posiciones enemigas, se vio metido en un jardín de campos de algodón que brotaban de repente por debajo y al lado del avión, tan cerca, que uno de ellos sacudió el avión en el aire como si le hubieran dado un papirotazo. Picó rápidamente y volando entre la bruma se alejó del peligro.

La última vez que estuvo con permiso a la vuelta de Rusia, cuando fue a visitar a su tía Vicenta, estuvo contando a sus primos de la Albufera (sus dos primos más pequeños, hijos del tío Joanet, apenas unos niños), con sus alucinantes proezas como piloto de caza, cuando en realidad toda su experiencia de cazador se reducía entonces a los simulacros de combate en la escuela de Kirovabad en el Azerbayán. Ahora se sonrojaba cada vez que recordaba la sarta de mentiras que había contado a los críos y una vez, cuando habló del frío que hacía allá arriba, tía vicenta sacó de un cofre que olía a membrillo, un pañuelo amarillos con las cabezas de caballo, los estribos y las fustas, que ella conservaba desde hacía muchos años, de cuando se casó en los años anteriores a la Guerra Europea y antes de que su marido se muriera por causa de la gripe del año 18. Desde entonces y como ella vestía siempre de luto, el pañuelo amarillo estuvo siempre guardado en aquel cofre grande que olía a membrillo y le dijo ofreciéndoselo: -"Toma, chiquet". Siempre le decía "Chiquet", pues aunque Sendra tenía ya diecinueve años recién cumplidos, tenía una cara de niño crecido que, ni aún con un bigotillo incipiente cuidadosamente cultivado, le hacía parecer un hombre hecho y derecho, -Toma "chiquet- le dijo, -"póntelo allá arriba no vayas a coger anginas, que tú has cogido siempre anginas en invierno"- Y desde entonces, cada vez que volaba, se liaba el pañuelo a su garganta. Y parece que le traía suerte, pues las veces que había entrado en combate desde que le mandaron al Norte y algunos días dos veces, había salido indemne y en ocasiones con su "Chato" acribillado. Finalmente, los "He-111" destrozaron su I-15 en la Albericia y tuvo que cambiar su montura por una del Circo Krone.

Viró hacia el sur y de nuevo unos florones negros de los antiaéreos empezaron a cercar el "Letov". Por un claro entre la bruma vio un columna de italianos avanzando por la carretera de Aguilar de Campoo en dirección a Reinosa. Bajó cuanto pudo y los vio correr hacia las cunetas saltando de sus camiones prehistóricos. Unos mulos sueltos galopaban asustados por la carretera entre la gente. Quiso derramar unas cuantas ráfagas sobre los italianos pero, una vez más sus ametralladoras se encasquillaron a los pocos disparos y dándose cuenta que dada su poca altura le estaban haciendo desde tierra un nutrido fuego de fusilería y ametralladoras, tiró hacia atrás de la palanca y se elevó rápidamente para alejarse de aquel fuego que había hecho varias perforaciones en la tela de los planos. Entonces empezaron de nuevo los antiaéreos, pero el "Letov" ya estaba fuera del alcance de los italianos y sus tiros de nubecillas negras no eran tan precisos como el de los florones blancos de los 8,8 de los alemanes.

Allá abajo a través de la neblina del sirimiri el campo se presentaba cuadrículado en un multicolor damero de tierras labradas y de cuando en cuando, a lo largo de los caminos de carros, un ralo bosquecillo rompía la uniforme tersura de una geografía plana en la que en la lejanía se adivinaba la silueta de la enana sierra de Isar.

Miró el nivel de la gasolina y vio que apenas le quedaba para regresar. La Albericia y Llanes estaban casi a la misma distancia, pero el primero de estos campos sufría el martilleo diario de los bombarderos enemigos y a lo peor, cuando llegara no podría posarse en él a causa de los embudos. Sobrevolando la sierra de Isar y aprovechando los valles, pone proa hacia la ría de Tinamayor en la costa y cuando llegara allí viraría hacia el Oeste para, siguiendo la franja costera, llegar a Llanes.

De pronto el sol, que se le había negado durante todo su vuelo, estalla en un torrente de luz y delante del avión, sobre la sierra del Escudo, emerge un magnífico arco iris.

Jaume Sendra recordaba las historias que sobre el arco iris le contaba su tía Vicenta en su barraca de La Albufera, cuando él era aún un niño y los párpados le pesaban de sueño después de hacer los deberes de la escuela. Le contaba que el arco iris era la puerta del Cielo al que sólo van los justos y que todo desaparece cuando deja de llover, pero si puedes pasarlo antes que desaparezca, al otro lado hay todo un mundo de luz donde habita el Dios Padre con un coro de ángeles alados de plumas blancas. Que donde apoyan los pies del arco, si se cava un poco, hay siempre un tesoro plantado por los gnomos.

Y el sargento Sendra, sonriendo al recordar las fábulas de la tía Vicenta, enfiló su "Letov" hacia el arco iris para pasar al otro lado.

Sintió un golpe sordo en su espalda y pocos segundos antes de que le envolviera para siempre la oscuridad de la nada, vio un avión plateado con unos redondeles negros pintados en el fuselaje, pasar como una centella por su lado de estribor para luego elevarse de nuevo a la altura de sus compañeros de escuadrilla. Jaume Sendra se había desplomado sobre la palanca y con el pie izquierdo estirado sobre el pedal del timón de dirección, hizo que el "Letov" iniciara un descenso formando amplios círculos, hasta que un segundo "Messerschmitt" dejándose caer y haciendo fuego con todas sus armas, terminó con el biplano que fue a estrellarse incendiado cerca de la carretera de Sobrelapeña. Pero hacía rato que el pobre Jaume Sendra, con su horrible pañuelo amarillo de cabezas de caballo, estribos y fustas, con una enorme rosa roja en su espalda brotando de un espantoso agujero, no podía enterarse de nada. Ni siquiera de que al otro lado del arco iris no había nada. Ni ángeles, ni tesoros en los pies del arco. Sólo la muerte.

BIBLIOGRAFIA



LO QUE SE PUBLICA...

Ha salido a la venta un importante libro titulado "L'Aviation de Chasse de la Republique Espagnole 1936-1939", Edition de la Presse, 39 Rue Aristide Briand, 62200 BOULOGNE SUR MER", original del historiador de aviación, Juan Arráez Cerdá, y que se puede adquirir en las principales librerías de nuestro país.

Se trata de una recopilación desde el principio a fin de la guerra civil (1936-1939), con el estudio y características de los aviones que actuaron en la zona gubernamental y en la zona nacional; las Escuelas de Vuelo; la actuación y análisis de los "Chatos", los "Moscas"; organigramas; cuadros de mando; relación de Jefes de Escuadra; Jefes de Escuadrilla, así como aviones derribados y pilotos que murieron en la contienda, etc.

El autor ha intentado narrar con rigor histórico, lo que fue el esfuerzo de organizar y crear el Arma de Aviación durante la contienda, y agradecemos su trabajo de recopilación e investigación, para que se pueda contar con una obra, que si bien puede tener lagunas, queda como testimonio viviente para los estudiosos del tema.



RECORDANDO
A UN GRAN AMIGO:

FRANCISCO MEROÑO PELLICER
(Nació en Murcia en 1917)



Quienes conocimos a Francisco no podemos, por menos, que dedicarle unas afligidas líneas para rememorar lo más destacado de su vida, cuya juventud plenamente entregó en defensa de la causa Republicana, primero, y para combatir hasta la extenuación, en tiempos de la Segunda Guerra Mundial, al nazi-fascismo.

En periodo anterior a la Guerra Civil Española, reside y estudia en Murcia, donde consigue el título de técnico topográfico. Iniciada la contienda, ingresa voluntario en el Arma de Aviación. Seguidamente se formó como piloto de caza en Kirovabad (primer curso), regresando a España a mediados de julio de 1937. De inmediato se integra a la lucha aérea pilotando el "Mosca" participando activamente en diversos frentes hasta el final de la contienda en Cataluña. Por méritos de guerra es ascendido a Teniente, en marzo de 1938 y, posteriormente, en noviembre de ese mismo año, asciende a capitán, siendo el Jefe de la 6ª Escuadrilla del Grupo 21.

A principios de febrero de 1939, y de rebote pasa a Francia, donde permanece en varios campos de concentración hasta que finalizando el mes de mayo del mismo año, emigra a la Unión Soviética, afincándose en Moscú donde se casa, trabaja, y estudia. Y en aquellas circunstancias le sorprende el comienzo de la guerra germano-soviética (22 de junio de 1941).

Pasados los primeros días, es requerido por las autoridades en conjunción con un grupo de 18 aviadores españoles más, para entrenarse y ejecutar tareas especiales pilotando aviones alemanes (guerrillas aéreas) que los soviéticos poseían con anterioridad al conflicto mundial como resultado del intercambio de material bélico, según acuerdo bilateral firmado en agosto de 1939. Durante los tres primeros meses de las operaciones en curso, pilota en los aviones de caza tipo YAK-7 y YAK-1 (soviéticos) y simultáneamente se entrena en el caza alemán Messerschmitt Bf-109. Cuando Moscú se encuentra asediado (noviembre de 1941-Abril de 1942) participa en la defensa aérea hasta finales de marzo de 1942 pilotando un caza soviético MIG-3. A continuación es destacado juntamente con Fernando Blanco de la Carrera y Vicente Beltrán Rodrigo (componentes del grupo de los 18) al sector de Tula del Frente Central. Posteriormente, en el verano de 1943, estos colegas lucharían en la batalla de Kursk donde Meroño sería derribado gravemente herido en la pierna izquierda. Al término de cuatro meses de recuperación sensiblemente disminuidas sus facultades aviatorias, es destinado como instructor a una escuela de vuelo en cuyas tareas le sorprende el final de la guerra.

En junio de 1948 es desmovilizado y de seguido pasa a ocupar un puesto de responsabilidad en una fábrica de aviación civil de Moscú, tareas que abandona en 1964 para viajar a Cuba

donde desempeña funciones de técnico especialista en la empresa de cooperación comercial AVIAEXPORT (cubano-soviética) ubicada en La Habana. Allí permanece durante seis años y al término de los cuales regresa a Moscú. Desde entonces reside en esa ciudad y allí encuentra tiempo para escribir sus memorias. En 1975 publica un libro titulado «*En el Cielo de España*» y en 1985 lanza otro con el título de «*Aviadores Españoles en la Gran Guerra Patria*».

Y de tal modo continuó su trayectoria de emigrado en conjunción con la familia que, tiempo ha constituido en el país que le acogió hasta que la fatal noticia de su fallecimiento llega a nuestros medios el pasado mes de agosto de 1995.

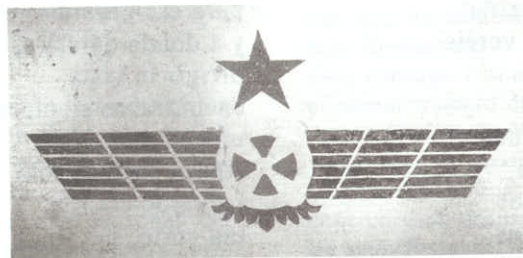
Descansa en paz, ejemplar e incansable combatiente por la justicia y derechos de tu pueblo y por la independencia de otros estados más.

J. Lario, José M^o Bravo y otros

AERODROMOS OLVIDADOS

Hemos tenido la oportunidad de visitar, en la localidad de Sant Juliá de Vilatorrada, en la comarca de Vic (Barcelona), una antigua casa de campo y que en el escudo de la puerta de entrada, reza grabado en piedra: "Joan Lleopart, 1627".

Lo insólito es que tras pasando la puerta principal, en el suelo y encima de las losas, están dibujadas en color la insignia del Arma de Aviación gubernamental, o sea, las alas, estrella y las cuatro palas de la hélice, que han permanecido inalterable con el tiempo y que se pintaron en un ancho de más de un metro, hace ya 57 años, sin que las personas ni "la fregona" hayan podido borrarlos.



Parece ser que en la Plana de Vic y en 1938, se acondicionó un campo de aviación el término municipal de Sant Juliá de Vilatorrada y que fue utilizado por los "Moscas" durante la retirada. El cuartel general estaba situado en el referido Mas, donde se acondicionaron locales y dependencias para los Mandos y la Tropa. Todavía se cuenta que un "Mosca" tuvo un accidente y quedó colgado de un árbol...

Lo importante es si queremos dejar testimonio de aquellos tiempos, si algún compañero se acuerda y estuvo en el mencionado aeródromo, que nos cuente sus experiencias, para recopilarlo en el Boletín ICARO y quedará como testimonio en el trabajo de los historiadores.

Simón Fiestas Martí

RECUERDOS

Transcurrían los días de las operaciones del Ebro.

Yo estaba destinado en la Jefatura del Sector de Aeródromos, situada en los alrededores de Monjos (Villafranca del Penedés). Junto al campo de aviación había una factoría de montaje de Polikarpov I-15 y allí, en el Puesto de Mando, estaba el amigo Riestra como piloto de pruebas de los Chatos. Creo recordar que yo estaba ese día ejerciendo de oficial de guardia en el Aeródromo, donde había circunstancialmente una escadrilla de Chatos. Casi todas las mañanas charlábamos o discutíamos. Era testarudo el simpático asturiano.

Es el caso que, de una forma rutinaria, inició nuestro camarada su último despegue e iba ganando altura. De repente, ¡la tragedia!

Sobre unos tres mil metros de altura inicia Riestra un picado en el flamante Polikarpov y de súbito los dos grupos de alas del aparato se separaron del fuselaje y la carlinga se precipitó a tierra a una velocidad vertiginosa. Fueron pocos segundos. Así se estrelló el amigo Riestra. Todos lo vimos.

Antes, tantas cosas: Teruel, la retirada de Levante...

Después, la retirada de Barcelona, Figueras, Vilajuiga; luego Francia: Argelés, Gurs, Set Fons y Aux Armés.

En los días de Argelés Sur Mer, alguien a quien todos recordamos escribió: "Yo amaba a Francia, porque la creía humana, espiritual y gloriosa: los Derechos del Hombre; París, y ese soberbio solitario que es la Revolución Francesa fulgurando en el índice evolutivo de la humanidad. Pero acabo de saber que este país es el más inhumano de nuestro inhumano planeta". Se refería al trato canallasco que recibimos los cerca de 400.000 españoles tirados en pleno invierno por las playas francesas. ¿Quién tuvo culpa de ésto?. Seguramente el demonio.

Ramón Ros Pérez

«NOSTALGIA»

¡Tengo una nostalgia!

¡tengo una morriña!...

¿por qué? pues veréis

porque ya pasó

lo de la comida.

Ese día tan grande

de tanta alegría

de tantos abrazos,

de tantas y tantas,

caras conocidas.

¡Fue tan corto!

¡qué corto ese día!

Hasta el otro año

no volverá el día

de juntarnos todos,

de tanta alegría,

de pensar en ropa,

de encontrarnos todas

guapas, bien vestidas.

Los hombres llevaban

su mejor camisa

su traje más bueno

para ese gran día,

y a donde quisieras

dirigir la vista

encontrabas siempre

una cara amiga.

Ahora en casa sola

recuerdo ese día

tan corto, tan lindo

y tengo morriña,

nostalgia de amigos

que hacía un largo año

que no los veía.

Y esperar otro año

para disfrutar

de su compañía

que nos gusta más...

más que la comida

¡qué pena que fuera

tan corto ese día!

Feli

Por todo lo alto

El 10 de junio de 1995, señalará una importante fecha y grato recuerdo de la Aviación Militar Española en la conmemoración del «Décimo Aniversario de la Patrulla Águila». En jornada de puertas abiertas y en la Base de San Javier, sede de la Academia General del Aire, tuvimos la oportunidad de asistir a un festival aeronáutico, de nivel internacional, nunca visto en nuestro país, con la participación de las Patrullas Acrobáticas de España y otras formaciones que se sumaron en este solemne acto con el programa de actuación siguiente:

- PAPEA (Patrulla Acrobática Paracaidista del Ejército del Aire)
- Patrulla Acrobática Italiana.
- Avión F-18 (C-15)
- Patrulla Acrobática Suiza.
- Patrulla Acrobática Francesa.
- Avión Mirage F-1 (C-14)
- Patrulla Águila.

No vamos a analizar ni comparar las circunstancias de cada una de las Aviaciones que participaron en el festival aéreo de San Javier, pues la calidad, técnica y profesionalidad de todas las Patrullas y resto de participantes fue evidente. Como es natural, pueden observarse pequeñas diferencias, originadas por el resultado de más o menos entrenamiento; tipos de aviones utilizados; horas de vuelo dedicadas, etcétera, y otros aspectos de esa clase de exhibiciones en las que el aparente riesgo y el factor espectáculo forman un papel determinante a tener en cuenta.

Una de las maniobras que he visto aplaudir al público, en otros festivales que ha actuado la Patrulla Águila, son los espectaculares despegues y

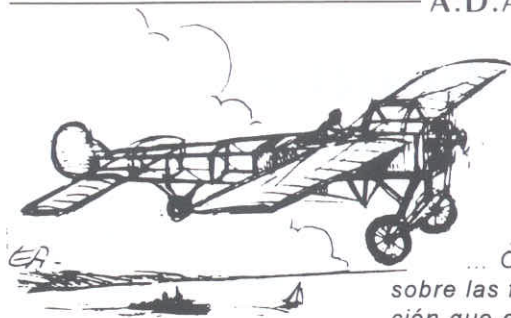
aterrizajes, que realizan en formación de patrullas, tanto en las salidas como en las tomas de tierra. Recuerdo a otra formación aérea, vista en el festival aéreo de la «International Air Tatoo», 1993, (que se celebra anualmente en Fairford (Gran Bretaña) donde causó sensación, fue la Patrulla Acrobática «Halcones» de la Fuerza Aérea Chilena, tripulando aviones «Walter Extra 300» que, en competición con otras formaciones mundiales, consiguió el preciado galardón de un primer premio por su meritoria actuación.

¡El auge de la Aviación es imparable! Las escuelas de pilotos se multiplican; la aviación deportiva cada vez es más importante; la aviación comercial que es el medio de transporte que garantiza seguridad, rapidez, comodidad y economía; y, finalmente, el Arma de Aviación dedicada a la Defensa Nacional, que ha demostrado ser el elemento más disuasorio y el arma más eficaz, para conseguir una rápida victoria, con el menor número de bajas.

Finalizo este comentario con el ruego de que sigan organizándose festivales aeronáuticos, pues el público es receptivo y se entusiasma con esta clase de manifestaciones. Al igual como se hace en otros países, con un montaje a nivel de espectáculo, cobrando entrada y con la participación de colaboradores civiles voluntarios, entrenados anticipadamente en seguridad y organización, y con los posibles beneficios dedicados a la creación de Fundaciones Benéficas, como es la de la Royal Air Force (RAF), que cubre contingencias a su personal y, particularmente, prodiga una labor educativa, poco considerada, que es la Cultura Aeronáutica.

SIMON FIESTAS MARTÍ

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 AVIACION MILITAR ESPAÑOLA

Si buscamos la raíz de donde parte de ese entusiasmo por la nueva ciencia que tenía absorbida la atención del mundo entero, desde que los hermanos Wright, con su "Flyer", despegaron del suelo con un ingenio más pesado que el aire, y movido por un motor, el 17 de diciembre de 1903, en las playas de Kitty Hawk (Carolina del Norte), los demás países que también hacían pruebas con otros ingenios se apresuraron a ponerse al día y así surgieron los Farman, Blériot, Morane, Soumer, Voisin, Deperdussin... en Francia.

España no podía quedarse atrás y había que empezar a pensar en implantar una Aviación Militar, y los Cuerpos más dispuestos en favor de la Aviación, Ingenieros, Artillería, Estado Mayor, y sobre todo, el Servicio Aerostático de Guadalajara, cuyo personal Vives, Kindelán, Herrera, etc., estaban al corriente de cuanto acontecía.

Pero su Majestad Alfonso XIII, mostró desde un principio un enorme interés en la nueva ciencia: las cuestiones aeronáuticas, desde que inició sus visitas a Guadalajara, al Parque Aerostático, estando en contacto con el Coronel Vives. Todos lo relacionado con el vuelo, apasionaba al monarca, tan es así, que se desplazó a Pau (Francia), a primeros de 1909 para visitar la escuela que los hermanos Wright habían establecido y donde daban clases de vuelo.

Por lo establecido, Su Majestad no podía volar, pero si se interesó mucho en el tema, departiendo ampliamente con Wilbur y Orville Wright.

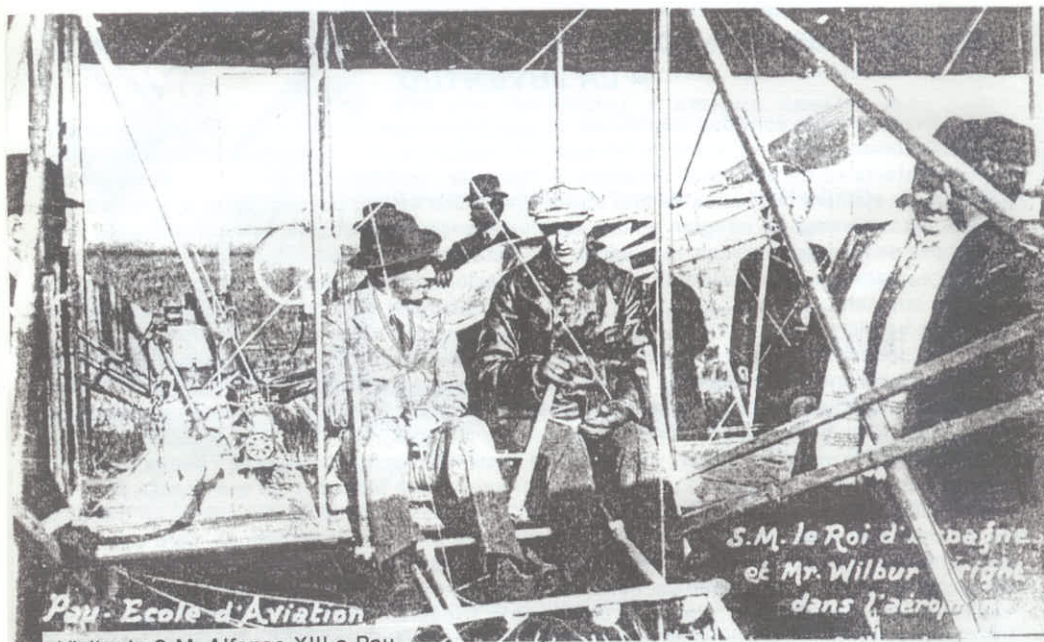
Fue recibido por los aviadores americanos en el aeródromo de Pont Long (Pau) y por los directivos del Real Aeroclub de Francia, Mr. Hart y Berg, y otras autoridades.

Por Real Orden de 2 de Abril de 1910, se dispone que el Cuerpo de Ingenieros Militares estudiase el tipo de aeroplano "que más convenga para nuestro ejército" a la vez de constituir el Laboratorio de Aerodinámica.

A finales del año de 1912, el Coronel Vives y sus colaboradores prepararon un plan para adquirir más aeroplanos militares, y estos, serían el embrión del Servicio Aeronáutico Militar, cuya creación era inminente.

Se querían adquirir unos biplanos y monoplanos.

El capitán Herrera fue designado para ir a Pau (Francia), donde Nieuport



Visita de S.M. Alfonso XIII a Pau.

tenía su escuela de vuelo y allí, el Dr. Espanet, su profesor de vuelo en los monoplanos, le enseñó el pilotaje con pies y mano y fue esa innovación la que enseguida cautivó a Herrera.

Ya hemos dicho que, en Cuatro Vientos, Herrera instruyó al Teniente Carlos Alonso para que, éste, a su vez, ejerciera de profesor con un grupo de nuevos alumnos, como así fue.

Los alumnos del monoplano Nieuport de cada promoción, eran una pequeña minoría, siendo muchos más los que cursaban y aprobaban en biplano Farman.

Como los Nieuport habían dado buen resultado, se seleccionó el tipo Nieuport VI (militar) con un motor de 80 CV., y el 8 de marzo, el capitán Herrera fue a París para recepcionar en fábrica 6 biplanos M.F. 7 y 5 monoplanos Nieuport.

El 20 de marzo se unió a él en París el Coronel Vives para ver el material y probarlo.

Los Nieuport llegaron a Cuatro Vientos hacia finales de Abril y Herrera, entusiasmado con este monoplano, siguió dando clase a los alumnos de la Tercera Promoción.

Se realizó por primera vez un vuelo en formación (!!!) con 5 M. Farman y 3 Nieuport que fueron de Cuatro Vientos a Villaluenga (Toledo). Después se hicieron recorridos cada vez más largos.

(Continuará)

EUSEBIO ALONSO

LA ADVERSIDAD ES EL CAMINO DE LA VERDAD (Lord Byron)

LA FUNDACION EMILIO HERRERA LINARES ACLARA DUDAS A POCAS FECHAS DE ABRIR SUS PUERTAS A LA JUVENTUD

Iniciaremos la actividad celebrando un acto fundacional en un centro cultural, como puede ser el Ateneo de Madrid, o una de las aulas de Ingenieros Aeronáuticos, y desde ese instante se hará patente su fin primordial: Ensalzar la figura del científico que da nombre a esa entidad para que su ejemplar vida sirva de faro que proyecte una actitud positiva hacia la juventud, y, a su vez, estos jóvenes se integren en una convivencia intergeneracional con los veteranos aviadores, pilotos militares y civiles, ingenieros, etc. Esta intencionalidad nos obliga a preguntarnos: ¿Cómo captaremos a la juventud?... Posiblemente lo conseguiremos si sabemos aplicar una filosofía que conjugue CULTURA, DEPORTE Y DIVERSION para poder ayudar a que los adolescentes se distancien del vicio y de la droga que los acosa sin el menor respeto.

Si observamos el comportamiento de los muchachos de hoy, nadie duda que tienen infinidad de diversiones para todos los gustos, los hay que en su entretenimiento y placer lo reciben acudiendo a las discotecas, otros alrededor de la litrona, pero muchos más gozan con el deporte, entre ellos, un buen número se reúnen para hacer piruetas y campeonatos de aeromodelismo, de parapente, de vuelo sin motor, y algunos, se inician pilotando ultraligeros... Todos, si excepción, tienen cabida en nuestra Fundación que promocionará una serie de actividades para que desde niños sientan el deseo de disfrutar con el placer que supone volar. Cuando se disponga de un local adecuado, instalaremos unos simuladores de vuelo, informáticos, pero que sirven para sentir la emoción de la altura a los mandos de un aeroplano. Patrocinaremos excursiones a las escuelas de Aviación Deportiva, como la de ultraligeros de Villanueva del Pardillo (Madrid), Vuelo sin Motor de Ocaña (Toledo), la de Monforte (Huesca), Escuela de Pilotos de Sabadell, Escuelas Militares..., para que los muchachos se den cuenta de lo fácil que resulta obtener el título de piloto deportivo en esta época que les ha tocado vivir.

En fin, no faltarán coloquios, visitas al Museo del Aire... Acudiremos también a los centros de entrenamiento de la Líneas Aéreas o sea, todo lo que suponga CULTURA, DEPORTE Y DIVERSION.

LA COMISION GESTORA DE LA FUNDACION

"LA FUNDACION, ADEMAS DE PROLONGAR LA VIDA DE ADAR, PROPICIA UNA CONVIVENCIA INTERGENERACIONAL AL ABRIR LAS PUERTAS A LA JUVENTUD"

NOS ESCRIBE EL PERIODISTA ITALIANO **ANGELO EMILIANI** DE FAENZA (ITALIA), QUE NECESITA BUENAS FOTOGRAFIAS DE LOS "KATIUSKA" Y DE LOS RASANTES. TAMBIEN DESEARIA EL CARNET DE IDENTIDAD DE ALGUN AVIADOR REPUBLICANO.

SUS SEÑAS SON:

ANGELO EMILIANI - VIA MATTEUCCI, 24 - 48018 FAENZA - ITALIA

FÉ DE ERRATAS

EN EL ANTERIOR BOLETIN (N.º 41) BIOGRAFIA DE LEOCADIO MENDIOLA, NO SE MENCIONO QUE EL TEXTO ERA DE R. HIDALGO, DE LA ENCICLOPEDIA DE LA AVIACION DE LA EDITORIAL GARRIGA.

EN LA POESÍA "SERPIENTES DE FUEGO", EL AUTOR ERA E. GALERA, ESCRITA EN ARGELÉS EL 6 DE MARZO DE 1939.



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.

Adolfo Ramírez Altozano	(Madrid)	29/7/95
Pompeyo Alonso	(Lejona)	8/7/95
Ricardo Aresté Yebes	(Madrid)	21/10/95
Nuria Dalmau Clara	(Barcelona)	3/10/95
(Esposa de Francisco Viñals)		
Angel Mellado Valero	(Cartagena)	11/95

RECUERDOS

Transcurrían los días de las operaciones del Ebro.

Yo estaba destinado en la Jefatura del Sector de Aeródromos, situada en los alrededores de Monjos (Villafranca del Penedés). Junto al campo de aviación, había una factoría de montaje de Polikarpov I-15 y allí, en el Puesto de Mando, estaba el amigo Riestra como piloto de pruebas de los Chatos. Creo recordar que yo estaba ese día ejerciendo de oficial de guardia en el Aeródromo, donde había circunstancialmente una escuadrilla de Chatos. Casi todas las mañanas charlábamos o discutíamos. Era testarudo el simpático asturiano.

Es el caso, que, de una forma rutinaria, inició nuestro camarada su último despegue e iba ganando altura. De repente, ¡la tragedia!

Sobre unos tres mil metros de altura inicia Riestra un picado en el flamante Polikarpov y de súbito los dos grupos de alas del aparato se separaron del fuselaje y la carlinga se precipitó a tierra a una velocidad vertiginosa. Fueron pocos segundos. Así se estrelló el amigo Riestra. Todos los vimos.

Antes, tantas cosas: Teruel, la retirada del Levante, etc.

Después, la retirada de Barcelona, Figueras, Vilajuiga. Luego Francia: Argelés, Gurs, Set Fons y Aux Armés.

En los días de Argelés Sur Mer, alguien a quien todos recordamos escribió: "Yo amaba a Francia, porque la creía humana, espiritual y gloriosa: los Derechos del Hombre; París, y ese soberbio solitario que es la Revolución Francesa fulgurando en el índice evolutivo de la humanidad. Pero acabo de saber que este país es el más inhumano de nuestro inhumano planeta". Se refiere al trato canallesco que recibimos los cerca de 400.000 españoles tirados en pleno invierno por las playas francesas. ¿Quién tuvo culpa de ésto?. ¡Seguramente el demonio!

Ramón Ros Pérez

**TODA PERSONA TIENE TRES CARACTERES:
EL QUE EXHIBE, EL QUE TIENE Y EL QUE CREE QUE TIENE**
(Jean Baptiste Karr)

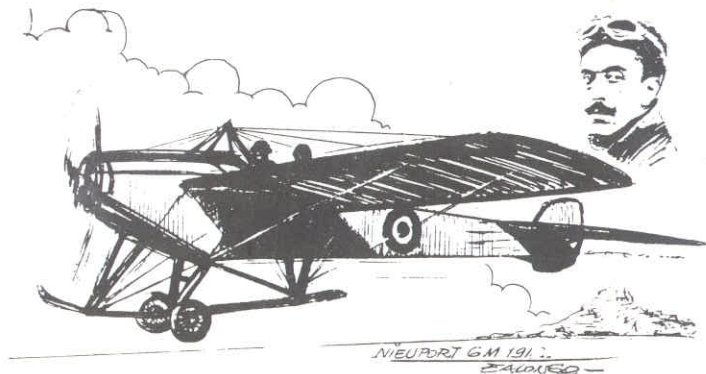
APORTACIONES VOLUNTARIAS PARA EL BOLETIN ICARO

665 VALLS	S. ALTAMIR ALTAMIR	10.000	686 ARG. DE ALBA	A. CANO CANO	3.000
666 PORTUGAL	C. LORENZO VILLA	5.000	687 PLASENCIA	T. EGEA LOPEZ	3.500
667 BARCELONA	J. CABALLÉ PAINOUS	1.300	688 P. DE MAR	R. CAPDEVILA PRAT	5.000
668 CARDEDEU	J. FELIP PASCUAL	3.000	689 BARCELONA	A. RAMIREZ HDEZ.	10.000
669 BARCELONA	A. INFANTE CUENCA	5.000	690 ORIHUELA	MARIA SALAZAR A.	3.000
670 GERONA	F. PARAROL MERCADER	5.000	691 SEVILLA	A.C. AROCA ESPINOSA	10.000
671 SEVILLA	J. FDEZ. PALACIOS	5.000	692 BARCELONA	J. SUÑER GIMBERNAT	3.000
672 BARCELONA	M. GCIA. ADELANTATO	3.000	693 MADRID	J. DIAZ DE SANTOS	2.000
673 BARCELONA	J. VILLADOMAT FONT	5.000	694 MADRID	A. CARRION LOPEZ	1.500
674 SABADELL	M. COLOMER PALOL	5.000	695 MADRID	F. MARINERO OLIAS	1.000
675 BARCELONA	A. PORTA VILA	1.000	696 MADRID	P. MARTIN NIETO	1.000
676 TORREMOLINOS	J. ROMERO JURADO	10.000	697 MADRID	J. COBARRO LOPEZ	1.000
677 FRANCIA	F. RUEDA MONGE	10.000	698 PEDRO MUÑOZ	L. MECO MERCHANT	1.500
678 LEGANES	A. LOPEZ MARCOS	2.000	699 MADRID	J. SANCHEZ CASAS	750
679 ALICANTE	D. PELLICER MONTALT	3.000	700 MADRID	A. PEREZ DE PAZ	1.000
680 MADRID	S. VAQUERIZO G.	1.000	701 MADRID	M. VICENTA GOMEZ	500
681 MADRID	A. REDONDO GARCIA	1.000	702 P. DE MAR	J. CALATAYUD TAPIOL	10.000
682 BURGOS	J. SAN LLORENTE G.	2.000	703 P. DE MAR	D. CALVARONS	5.000
683 MADRID	D. QUINTEIRO LOPEZ	3.000	704 ROSAS	JOSE MASCARELL	6.000
684 MADRID	A. NOMBELA VERA	1.000	705 CERCEDILLA	MARIO MENG.	2.000
685 MADRID	G. ALVAREZ-PRIDA	1.000			

La Junta Directiva Nacional informa que, en la Junta Nacional Ampliada celebrada en Madrid, el día 22 de Noviembre de 1995 y cuya Acta se publica en este mismo Boletín, se acuerda la renovación de la Junta Nacional, debiéndose presentar las CANDIDATURAS que consideréis oportunas, antes del 30 de Abril de 1996, en la Sede Social de ADAR (calle de Fuencarral, 138 de Madrid), para poder efectuar la votación correspondiente en la Asamblea General Ordinaria a celebrar en el mes de Mayo de 1996. Lo que ponemos en conocimiento de todos los asociados.

Madrid, Diciembre de 1996

LA JUNTA DIRECTIVA



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