



ICARO

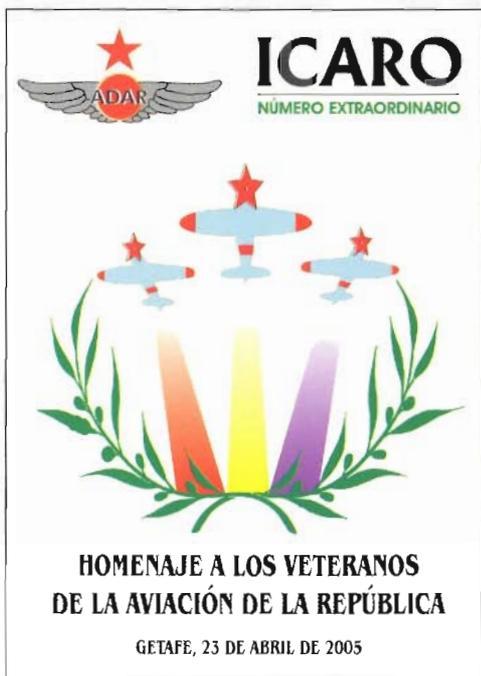
NÚMERO EXTRAORDINARIO



HOMENAJE A LOS VETERANOS DE LA AVIACIÓN DE LA REPÚBLICA

GETAFE, 23 DE ABRIL DE 2005

SUMARIO



- A.D.A.R.
- LA AVIACIÓN DE LA REPÚBLICA
- LAS ASOCIACIONES DE AVIADORES REPUBLICANOS (1945-2005)

Dirección: Carlos Lázaro

Consejo de redacción: Directiva Nac. y Carlos Lázaro

Corrección: Angel Giménez y Eugenio Fernández

Diseño original: Javier Marquerie.

Déposito Legal: M-5201-1995

Tirada: 800 ejemplares.

Portada: Dibujo de Isaac Montoya.

Contraportada: Entidades patrocinadoras

NOTA: La Directiva Nacional agradece la colaboración prestada por la Base Aérea de Getafe, Ayuntamiento de Getafe, Aena y a todos los socios de ADAR que han intervenido en la organización del homenaje y en la redacción de este ICARO especial

BOLETIN INFORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA.

Numero Especial en Homenaje a los Aviadores de la República.

Sede social: San Bernardo, 119, 3º Int. 28015 Madrid
Tel./Fax: 91 593 91 68.

ADAR no se hace responsable de las opiniones de los autores de los artículos. Prohibida la reproducción total o parcial de este boletín.

Editorial

E

n este número especial de ICARO dedicado al homenaje de la Aviación de la República pretendemos exponer los aspectos más reseñables de la historia de este arma y sus componentes, tanto en el período 1936-1939, período que abarca la guerra civil, como la etapa de la posguerra, en la que todos sus miembros sufrieron un obligado exilio –interior y exterior– en cuyo sufrimiento se hermanaron y ayudaron gracias a la creación de numerosas asociaciones de aviadores de las que, hoy en día, tan sólo perdura ADAR (Asociación de Aviadores de la República).

A continuación, presentamos la organización de la Aviación de la República con el fin de mostrar a los familiares de los homenajeados cuál fue el puesto que desempeñaron sus padres en la defensa de la legalidad constitucional que defendía la II República. Exceptuando referencias inevitables, hemos preferido aludir a las diferentes partes de la estructura de la Aviación de la República sin mencionar nombres específicos de personas, ya que consideramos que TODOS sus miembros tuvieron un destacado papel en la lucha y que, por lo general, su cometido siempre ha pasado desapercibido en beneficio del personal volante.

Finalmente, haremos un repaso del nacimiento de las diferentes asociaciones (AARE, Alas Plegadas, ADAR) que se preocuparon por buscar, agrupar, poner en contacto y, quizás el aspecto más humano de su labor, prestarse ayuda en los difíciles momentos de la posguerra, que culminaron en la reivindicación de los empleos militares de sus asociados durante la implantación de la democracia. Estas asociaciones emitieron una serie de boletines informativos que se complementaron con las ediciones de memorias –públicas e inéditas– que, a título particular, hicieron varios de sus miembros y que constituyen uno de los legados histórico-literarios de la guerra aérea 1936-39.

Este ICARO especial que tenéis en vuestras manos tan sólo pretende hacer recordar a los familiares de los miembros de la Aviación de la República y, por ende, a las generaciones futuras, que hubo un momento en la historia de este país en el que estos hombres y mujeres –sus compañeras– lucharon, sufrieron e, incluso, murieron, por un ideal, por un mundo más justo. Ahora, nosotros, después de tantos años, tenemos la obligación moral de saldar esa deuda íntima que tenemos con ellos. Por todas estas razones, os animamos a que en este homenaje les dediquéis un poco de vuestro tiempo, aunque sólo sea un instante, para dedicarles unas breves pero sentidas palabras de agradecimiento.

LA DIRECTIVA NACIONAL



1- LA AVIACIÓN DE LA REPÚBLICA (1936-1939)

Antes de julio de 1936, la Aviación Militar y la Aeronáutica Naval constituían servicios autónomos dependientes del Ejército y la Marina, y a su vez dependían de la Dirección General de Aeronáutica que se había creado en 1933 para todos los aspectos técnicos, administrativos y de formación correspondientes tanto a la aviación militar como a la civil. Los componentes de la Aviación Militar y la Aeronáutica Naval se distribuían en la geografía nacional de la siguiente manera:

AVIACIÓN MILITAR

Escuadra Número 1. Madrid.

Grupo 11. Getafe (Aviones Hispano-Nieuport 52)

Grupo 21. León (CASA-Breguet 19)

Grupo 31. Getafe. (Breguet 19)

Unidad Trimotor. Getafe. (Junkers K.30)

Escuadra Número 2. Sevilla.

Grupo 12. Sevilla (Hispano-Nieuport 52; una escuadrilla basada en Granada)

Grupo 22. Sevilla (Breguet 19)

Escuadra Número 3. Barcelona.

Grupo 13. Prat de Llobregat (Hispano-Nieuport 52)

Grupo 23. Logroño (Breguet 19)

Grupo Independiente de Hidros. Los Alcázares.

Dornier Wal.

Fuerzas Aéreas de África.

Grupo 1. Breguet 19 distribuidos en Tetuán, Melilla y Larache y Cabo Juby (Sahara).

Base de El Atalayón (Melilla).

Hidroaviones Dornier Wal.

Larache. Fokker F.VIIb3m

Servicios de Instrucción.

Escuadra Y-1. Cuatro Vientos.

Escuadra Y-2. Los Alcázares.

Escuela de Observadores. Cuatro Vientos.

Escuela de Mecánicos. Cuatro Vientos.

Escuela de Vuelo y Combate. Alcalá de Henares.

Escuela de Tiro y Bombardeo. Los Alcázares.

Estas unidades estaban estacionadas en los aeródromos de Cuatro Vientos, Getafe, Alcalá de Henares, Barcelona, León, Logroño, Tablada (Sevilla), Los Alcázares, Tetuán, Nador, Larache y la base de El Atalayón.

AERONAÚTICA NAVAL

Escuadrilla de Torpederos (San Javier) CASA-Vickers Vildebeest

Escuadrilla de Reconocimiento

Hidros Savoia-Marchetti S.62

Escuadrilla de Bombardeo (San Javier) Dornier Wal

Escuadrilla de Combate y Adiestramiento (San Javier)

Hidros Savoia-Marchetti S.62, Hispano E-30, CASA-III, Dornier Wal y autogiros C.30.

La Aeronáutica Naval (que a partir de 1933 pasó a denominarse oficialmente Aviación Naval, aunque sus miembros siempre proclamaron con orgullo que venían de la «Aeronáutica») tenía sus aviones distribuidos en Barcelona, Marín, Cádiz y Mahón.

Al producirse la sublevación militar del 17-18 de julio de 1936, la aviación conservó,



inicialmente, su organización de preguerra, sin producirse tantos cambios como en el Ejército de Tierra o la Armada, ya que, exceptuando los aeródromos de León, Logroño y Sevilla, Cádiz, y Marín en el resto de las bases o no triunfó la rebelión o permanecieron al lado del gobierno de la II República, debido a la intervención de sus jefes y oficiales cuya actitud progubernamental dieron lugar a que las fuerzas bajo su mando conservaran las bases y material.

Ante el desarrollo de los hechos, en los días siguientes se produjo en el seno de aviación una serie de movimiento de personal y aviones hacia uno y otro bando que dieron lugar a una reorganización de las tres Escuadras/Regiones Aéreas que componían las fuerzas aéreas de Aviación Militar, quedando estructuradas de la siguiente manera:

Primera Región, cuyo jefe era el coronel Antonio Camacho Benítez. La Segunda Escuadra aérea trasladó su cabecera a Los Alcázares en sustitución de Sevilla, en la que Tablada había caído en manos del general sublevado Queipo de Llano, después de que el comandante Rafael Martínez Esteve, jefe de la misma, hubiera declinado sumarse a la rebelión. *La Segunda Región* tuvo por jefe al comandante Juan Ortiz Muñoz. *La Tercera Escuadra*, de Barcelona, tuvo por jefe al coronel Felipe Díaz Sandino, que cesó al ser designado consejero de Defensa de Cataluña, siendo sustituido por el teniente coronel Alfonso de los Reyes. En lo que respecta a la Aeronáutica Naval, quedaron bajo el control gubernamental las bases principales, San Javier y Barcelona, ésta última al mando de Luis Fernández Rivas.

Según fue evolucionando la guerra, los efectivos humanos y materiales, así como la organización territorial, se tuvieron que amoldar a las exigencias del conflicto. En septiembre de 1936 se separó del Ministerio de la Guerra todo el personal, material e infraestructuras concernientes a las aviaciones. En mayo de 1937 se crea el Arma de Aviación (aglutinándose Aviación Militar y Aeronáutica Naval), quedando adscrita al

nuevo Ministerio de Marina y Aire, cuyo titular es Indalecio Prieto. El comandante Ángel Pastor es nombrado Subsecretario de Aviación, siendo sustituido a los pocos meses por el teniente coronel Antonio Camacho. Ignacio Hidalgo de Cisneros asumiría la jefatura de las Fuerzas Aéreas de la República.

En lo que se refiere a distribución de las regiones aéreas quedaron configuradas en función del territorio gubernamental y se distribuyeron de la siguiente manera:

PRIMERA REGION AÉREA.

Cabecera: Alcalá de Henares. Comprende las provincias de Madrid, Toledo, Cuenca y Guadalajara.

SEGUNDA REGION AÉREA.

Cabecera: Los Alcázares (Murcia). Comprende las provincias de Almería, Murcia, Jaén y Albacete.

TERCERA REGION AÉREA.

Cabecera: Barcelona. Comprende las provincias de Barcelona, Tarragona, Lérida y Gerona, así como los territorios ocupados de Aragón.

CUARTA REGION AÉREA.

Cabecera: Valencia. Comprende las provincias de Alicante, Valencia, Castellón y Teruel (La parte septentrional de Teruel pertenecía a la Tercera Región)

QUINTA REGION AÉREA.

Cabecera: Valdepeñas (Ciudad Real). Comprendía las provincias de Badajoz, Córdoba y Ciudad Real.

SEXTA REGION AÉREA.

Cabecera: Santander. Comprendía toda la zona Norte sometida al Gobierno.

SEPTIMA REGION AEREA.

Cabecera: Albacete. Comprendía las partes de las provincias de Albacete, Ciudad Real, Cuenca y Valencia, excluidas de las Regiones Primera, Segunda y Quinta.



En noviembre de 1937, habiendo desaparecido la Sexta Región tras la campaña del Norte, se formaría la Octava Región Aérea (Cabecera: Baeza) a costa de la Segunda Región, con el fin de apoyar al ejército de Andalucía. Cada Región Aérea estaba dividida en sectores que atendían a un número variable de aeródromos –organizados a su vez en distintas categorías- cuyo número excedía de los 400 campos.

Sin embargo, el cambio más significativo se produjo a nivel del personal de Aviación. En el primer bimestre de la guerra prácticamente se produjo la delimitación de los bandos y la mayoría del personal de preguerra se encuadró en uno de ellos. Hay que mencionar de forma destacada el hecho de que muchas unidades de tropa de Aviación jugaron un meritorio papel al principio de la guerra, cuando fueron destinados a la sierra de Madrid para frenar el avance de las columnas del ejército del general Mola, permaneciendo en sus puestos hasta que fueron relevados por tropas del Ejército Popular, por lo que pasaron a los destinos de los aeródromos. Finalizando la guerra, contingentes de tropas y alumnos-pilotos de Aviación también desempeñarían un puesto destacado en los sucesos de la sublevación de Cartagena.

A medida que se incrementaba la duración e intensidad de la guerra, la aviación de la República, que todavía no había adquirido entidad propia, constató la necesidad de completar las bajas de material y personal, sobre todo, tripulantes de aparatos (pilotos, observadores, ametralladores, bombarderos) así como la de aportar rápidamente contingentes humanos y materiales al frente. Las primeras carencias se solucionaron con la compra de material aeronáutico en el extranjero, convirtiéndose la Unión Soviética en el único país que, de forma regular, vendió material bélico a la II República y, al mismo tiempo, aportó personal técnico aeronáutico y tripulaciones. A este contingente humano se sumaron un escaso número de voluntarios y mercenarios de diferentes países.

Ante esta situación, el gobierno de la II República convocó una serie de cursos específicos de aviadores: pilotos, observadores, ametralladores, mecánicos, armeros, etc., a fin de aportar personal

especializado de origen nacional que cubrieran las bajas de la guerra y en previsión de la futura salida de España de los voluntarios internacionales. En el caso de los servicios y dependencias auxiliares (tropa, mecánicos, armeros, radiotelegrafistas, etc.,) estas convocatorias supusieron la ampliación de un acceso a Aviación para aquellos jóvenes que se sentían atraídos por la Aviación y que, antes de la guerra, tan sólo se podían contentar con las plazas que la aviación civil o militar convocaba para acceder a estos servicios, dado que los cursos de pilotos estaban reservados para aquellos que pudieran disponer de una condición económica saneada o fueran oficiales (tan sólo a finales de los años 20 se abrió la posibilidad de que hicieran los cursos de aviación los suboficiales y la tropa). En este sentido, las diversas convocatorias de personal volante que hizo el gobierno de la República para paliar la falta de personal volante de la Aviación no sólo constituyeron una verdadera revolución social para la España de los años 30, sino que también fue un fenómeno cultural significativo porque brindó la posibilidad de conocer otras regiones españolas y países a numerosos jóvenes.

Los centros de formación aeronáutica se situaron lejos del frente, en el Levante español (Murcia), aunque en los meses finales de la guerra también se abrió una pequeña escuela de capacitación preliminar en Sabadell con su centro anexo de San Sadurn de Noya. En las primeras fases del conflicto, también se tuvo que recurrir a enviar pequeños contingentes de alumnos-pilotos a Francia, donde el gobierno republicano español pagó la formación elemental de aviadores que luego completarían su formación militar en las escuelas de Murcia, pero, sin duda alguna, los cursos de alumnos que han despertado más interés, sin duda por el exotismo del viaje, fueron los cursos que el gobierno de Madrid sufragó para las diferentes promociones de pilotos y observadores que, atravesando mares y tierra europeas, se desplazaron a la URSS para recibir formación aeronáutica en los centros de Járkov (actual Ucrania) y Kirovabad (actual Azerbaiyán). Al igual que en el caso de los alumnos provenientes de Francia, los aviadores procedentes de las escuelas de la URSS tuvieron una formación



complementaria en Levante, de cuyos centros aeronáuticos también salieron un contingente de pilotos bien preparados que, desgraciadamente, no dispusieron de aviones con los que salir a combatir. En virtud del decreto de formación del Arma de Aviación de la República, se crearon las siguientes unidades:

FUERZAS AÉREAS DE LA AVIACIÓN DE LA REPÚBLICA

ESTADO MAYOR DE LAS FUERZAS AÉREAS

ESCUADRILLA DE TRANSPORTE DE ESTADO MAYOR (equipada con Caudron, Lockheed, Avia, Spartan, Northrop, DH.89, Monospar, Stinson, etc.)

ESCUADRA 11 (Caza)

Grupo 21 (Polikarpov I-16 «Moscas») que agruparon a un total de 7 escuadrillas.

Grupo 26 (Polikarpov I-15 «Chato») que agruparon a un total de 4 escuadrillas.

Escuadrilla de Caza Nocturna (Polikarpov I-15 «Chato»)

Grupo Independiente 28

(Grumman GE.23 «Delfín») con dos escuadrillas.

ESCUADRA 5 (Bombardeo)

Grupo 24 (anteriormente Grupo 12, Tupolev SB-2 «Katuska») con 4 escuadrillas.

Grupo 30 (anteriormente Grupos 20 y 25, con Polikarpov RZ «Natacha») con cuatro escuadrillas.

Escuadrilla de Bombardeo Nocturno (Polikarpov R-5 «Rasante»)

ESCUADRA 7

Esta Escuadra se disolvió en 1938 y los efectivos del Grupo 72 pasaron al 71.

Grupo 71 (Dewoitine, Letov, Gordou, Aero, Vickers, etc).

Grupo 72 (Vultee, Northrop, Potez, Bloch y Fokker) agrupados en dos escuadrillas.

ESCUELAS DE VUELO

(Complejo de Murcia)

ESCUELAS DE MECÁNICOS (Godella)

ESCUELAS DE ARMEROS

SERVICIOS DE AVIACION

Y FABRICACIÓN (SAF)

Aunque siempre que se habla de aviación, se les da más protagonismo al personal volante (pilotos, observadores, ametralladores, bombarderos) queremos resaltar el hecho de que estos aviadores no hubieran podido cumplir sus misiones sin la importante aportación –laboriosa, oculta, callada– de todos los miembros del llamado «escalón de tierra» (mecánicos, armeros, conductores, personal de guardia) y de los demás servicios auxiliares, en el frente o en retaguardia, también cumplieron con su deber en la defensa de la Aviación República que, a lo largo de la guerra fue bautizada con el nombre de «La Gloriosa», aunque algunos de sus miembros más veteranos, en función del desarrollo de la guerra, no utilizaron un epíteto tan altisonante y prefirieron llamarla «Aviación Sufrida y Heroica».

Las consecuencias de la guerra civil española son bien conocidas por todos. Para todos los miembros de la Aviación de la República, la posguerra fue sinónimo de cárcel, exilio, padecimientos y, en ocasiones, muerte. Pero, por encima de todo, las experiencias que vivieron a lo largo del conflicto crearon entre los aviadores republicanos unos vínculos inquebrantables que se iban a afianzar con el paso de los años, dando lugar a una hermandad que ha perdurado con el paso del tiempo y en la que tan sólo la ley de vida ha podido hacer mella.

A todos los miembros de las diferentes unidades de la Aviación de la República, nuestro sincero recuerdo y respeto.



EMBLEMAS DEL ARMA DE AVIACIÓN

(D.O. del Ministerio de Marina y Aire número
223, 26 de febrero de 1937)



Piloto de Globo



Piloto de Aeroplano



Piloto de Caza



*Observador de
Aeroplano*



*Ingeniero
Aeronáutico*



Distintivo general del Arma



Piloto de Dirigible



Piloto de Hidroavión



Observador de Globo



Navegante Aéreo





Mecánico



Radio Aéreo



**Radio-
Ametrallador-
Bombardero**



**Ametrallador-
Bombardero**



Armero



Sanidad



Fotógrafo



**Mecánico
Conductor de
Automóvil**



Electricista



**Guerra
Química**



Pacaídista



**Aparatos de
A Bordo**





Viaje a Lanzarote

EL ÁRBOL

ADAR es como un gran árbol
Bajo su sombra cobija
A todos sus componentes,
A esa Aviación que en su día
Estaba diseminada
Olvidada, destruida...
Han pasado muchos años
Bajo esa sombra querida
Después de un sin fin de tiempo
Cuarenta años ¡una vida!
Años oscuros que fueron
Verdadera pesadilla
De humillación y trabajos
Que dejaron en su orilla
A compañeros queridos
A lo largo de la vida.
Ahora ya es un árbol viejo,
Ennegrecido, sin vida,

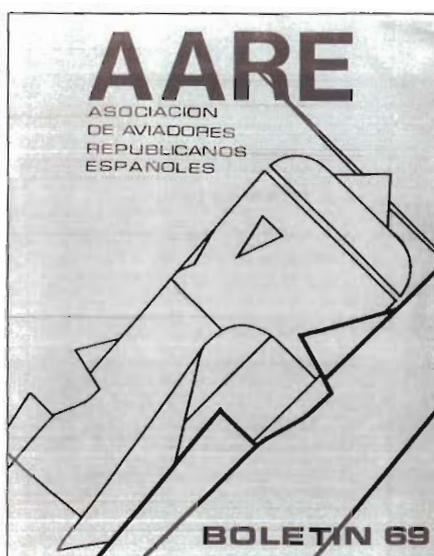
Retorcido, que no tiene
Ni una rama florecida
Y a pesar de estar reseco
Tiene fuerza todavía
Tuvo una savia tan fuerte,
Tan recia, tan positiva
Que se la inyectó a sus hijos,
A sus nietos, su familia
A esas mujeres que fueron
Apoyo de esa vida
Que cuidaron a sus hijos
Ya que ellos no podían
Porque estaban prisioneros
O exiliados, o sin vida
Fueron dignas compañeras
De esa juventud sufrida
Bálsamo, consuelo y calma
En esa profunda herida.



Felicita de Las Heras



LAS ASOCIACIONES DE AVIADORES REPUBLICANOS (1945-2005)



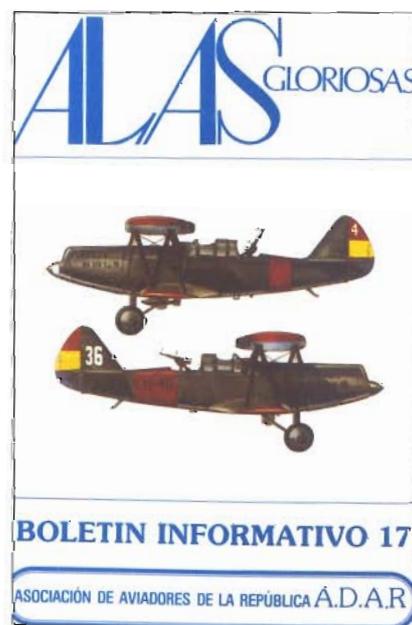
Al acabar la Guerra Civil, todos los miembros de la Aviación de la República y sus familias comenzaron un largo periplo jalonado por diversas adversidades. En primer lugar, a casi todos ellos,

antes, durante o después de su internamiento en cárceles o campos de concentración en España se les incoaron procesos judiciales que alargaron su confinamiento. A la salida de la cárcel, a la gran mayoría de los jóvenes que durante la guerra civil habían sido llamados por su quinta, se les obligó a realizar un nuevo servicio militar en compañías disciplinarias o especiales. Al término de su prestación intentaron reincorporarse a la vida civil, habida cuenta de que a muchos de ellos se les vetaba el acceso a la administración pública o no se les reconocían sus títulos académicos: en definitiva, se les condenaba, una vez más, a sobrevivir en la dura España de la posguerra. Al igual que en los tres años de guerra, en esta difícil situación los aviadores volvieron a recibir el gran apoyo de sus esposas y compañeras, a quienes hoy también rendimos un merecido recuerdo y homenaje, ya que aunaron esfuerzos para enfrentarse a la dura tarea diaria de sacar adelante a la familia, en ocasiones, con sus compañeros y maridos sufriendo el exilio, el confinamiento en prisión, los trabajos forzados o, simplemente, a solas con su viudedad. A todas ellas, también nuestro recuerdo y respeto.

Aquellos compañeros que consiguieron salir de España siguiendo el exilio militar y civil a través de los Pirineos después de la campaña

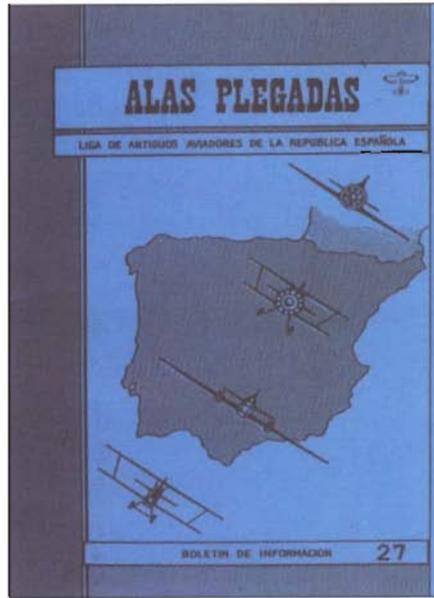
de Cataluña, o consiguiendo una plaza en un barco desde los puertos levantinos, acabaron en diversos destinos en Europa, África del Norte y América. En el caso de los aviadores que se concentraron en el sur de Francia, fueron inicialmente internados en los campos de concentración de Argelés-sur-Mer, St. Cyprien y Gurs. Ante la inminencia del estallido de la Segunda Guerra Mundial, las autoridades francesas les ofrecieron la posibilidad de formar un grupo aéreo para combatir en Indochina, pero los españoles se negaron aduciendo que tan sólo pelearían en Europa contra los alemanes. En septiembre de 1939, la cruda realidad de la guerra hizo que muchos miembros de la aviación republicana engrosaran las famosas compañías de trabajadores que se dedicaban a fortificar la frontera franco-alemana y cuando se produjo el armisticio y la consiguiente partición del territorio francés en la zona ocupada por los alemanes y otra bajo el gobierno colaboracionista del general Petain (con sede en Vichy), algunos pasaron la frontera clandestinamente de vuelta a España, mientras que la mayoría de los aviadores refugiados intentó buscarse el sustento en la Francia de Vichy.

Antes de que la evolución de la guerra hiciera que los alemanes ocuparan el territorio del gobierno de Vichy, muchos españoles habían engrosado las plantillas de las fábricas aeronáuticas francesas, que recibieron de buen grado a profesionales del mundo

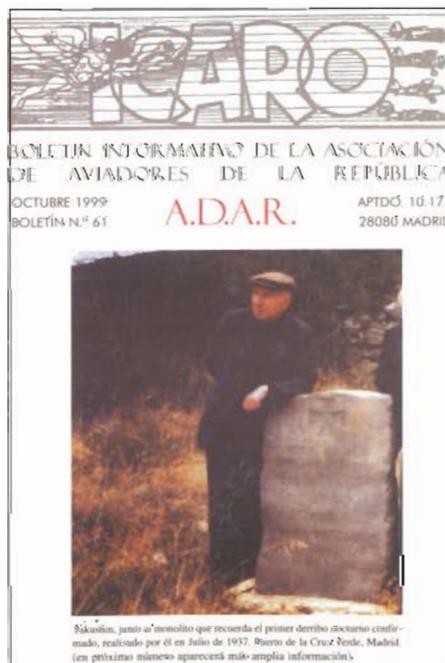


aeronáutico con sobrada experiencia. En cambio, otros compatriotas empezaron a colaborar abiertamente o a sumarse a las filas de la Resistencia francesa que empezaría a hacer frente a la invasión nazi, provocando el incremento de la persecución de los republicanos españoles, algunos de los cuales acabarían en los tristemente famosos campos de exterminio. Entre los aviadores que se exiliaron a Francia, un grupo numeroso consiguió ser acogido en la Unión Soviética, donde se reunieron con los miembros de la última promoción de pilotos que cursaban su formación como pilotos en Kirovabad, miembros de otras armas del Ejército Republicano y los famosos «Niños de la Guerra», evacuados de las zonas del norte de España ante el avance del ejército franquista. El destino de los aviadores exiliados en la URSS siguió caminos muy divergentes. Después de un periodo de descanso y recuperación, la mayoría se incorporó a la vida laboral o académica soviética, o se unieron a las colonias de niños evacuados en calidad de profesores. La invasión alemana de 1941 interrumpió sus trayectorias vitales pero rápidamente se ofrecieron a las autoridades soviéticas para luchar contra los nazis. Vencida la inicial resistencia de Moscú, la mayoría de los aviadores se integraron en unidades especiales de guerrilleros de la NKVD y luego pasaron a formar parte de diversas unidades de la VVS (Fuerza Aérea Soviética) en la que combatieron hasta el final de la guerra. Todos los aviadores españoles fueron desmovilizados en 1947, retomando sus anteriores dedicaciones laborales y académicas. Hubo un pequeño grupo de aviadores de la última promoción de Kirovabad que, meses después

de finalizar la guerra civil y antes de estallar la conflagración mundial, solicitaron al gobierno soviético su repatriación a España. Ante la negativa de Moscú y después de numerosos intentos de salir de la URSS, fueron confinados en varios campos de concentración. Los supervivientes de este pequeño grupo regresaron a España en los años 50 a bordo del buque «Semíramis», que devolvía también a los prisioneros de la División Azul. En el territorio colonial francés del norte de África buscaron refugio la mayoría de los aviadores y sus familias que habían huido por aire o por mar de España. Un número importante acabó internado en los campos de concentración norteafricanos, trabajando en la construcción del ferrocarril Transahariano, siendo



liberados en el momento en el que se produjo la invasión aliada del norte de África. Después de la Segunda Guerra Mundial, el numeroso contingente de españoles que había sobrevivido a la contienda se concentró en torno a París y Toulouse arrojando al Gobierno de la República en el Exilio, que se había trasladado desde México. Los aviadores españoles crearon en 1952 la Liga de los Antiguos Aviadores de la República Española (LAARE), y al igual que otras asociaciones de Aviación, se prestaron ayuda moral y económica para rehacer sus vidas en la Europa de posguerra. LAARE comenzó a editar en 1974 un boletín informativo, *Alas Plegadas*, en el que se contenían noticias de los asociados, anécdotas de la guerra, fallecimientos, etc.



Otro grupo numeroso grupo de aviadores consiguió embarcarse desde los puertos norteafricanos en dirección a América, preferiblemente hacia México, cuyo presidente, Lázaro Cárdenas,

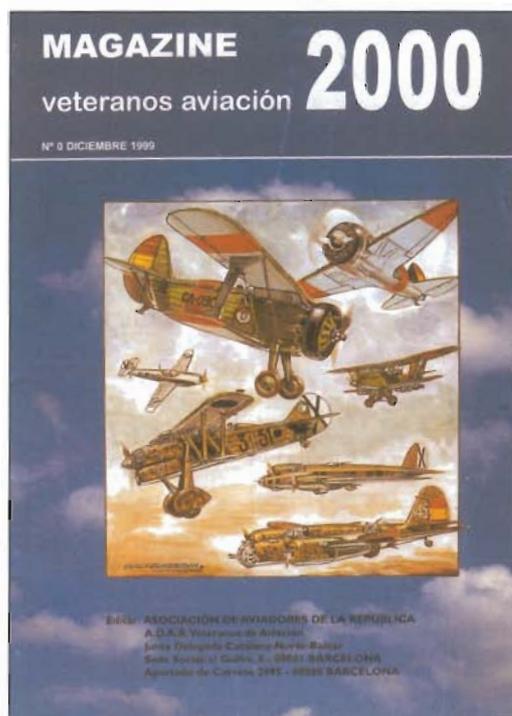


había abierto las puertas a todos los exiliados españoles que quisieran acudir a su país. Las buenas condiciones de acogida de México, las similitudes de lenguaje y cultura, así como la existencia de una nutrida colonia de origen español permitieron la paulatina reunión de familias. El «efecto llamada» produjo un goteo de personal de la Aviación de la República que se fue afincando en el país, introduciéndose en diversos sectores laborales, culturales y académicos, facilitó la pervivencia de la camaradería de los aviadores asentados al otro lado del Atlántico. Este contexto finalmente fraguó, a finales de los años 50, en la creación de una asociación civil de aviadores: la Asociación de Aviadores Republicanos Españoles (AARE), con sede en México D.F. Esta asociación combinó sus primeras reuniones de confraternización con otras actividades humanitarias a nivel del país, como la localización de personal de aviación, apoyo moral y económico a familias de aviadores, a la que le siguió la búsqueda de compañeros de Aviación en el resto del continente americano. Las reuniones dieron paso a la edición de un Boletín, que llevaba el mismo nombre de la asociación, en el que se reflejaban noticias de la situación política de España, alusiones a la vida de compañeros de Aviación, fallecidos y diferentes actividades sociales. Poco a poco, la actividad de AARE fue pasando fronteras y se propuso entrar en contacto con todos los miembros de la Aviación Republicana que se encontraban desperdigados por Europa, África, la URSS y, fundamentalmente, España. A través de correos personales y gracias a sus Boletines informativos –de los que desgraciadamente se conservan escasísimos ejemplares– se estableció una especie de «cordón umbilical» entre AARE y los diferentes grupos de aviadores de la República que se encontraban en los lugares citados anteriormente, generándose un importante cúmulo de

noticias y correspondencia entre todos los aviadores. Desde México, AARE alentó a sus compañeros de España y resto del mundo que aún no se habían organizado como los aviadores de Francia para que fueran reuniéndose con vistas a localizar a más aviadores, y, fundamentalmente, y para que se fueran cohesionando ante el futuro cambio político de España. Los socios de AARE establecieron una amplia correspondencia con LAARE, los grupos de aviadores de España, URSS, norte de África y el resto de los países de América, relación que se afianzaba mediante las visitas personales de algunos de los asociados de México a los dos primeros países europeos. Por otra parte, muchos de los miembros de la Aviación de la República que residían en la Unión Soviética comenzaron a retornar a España, fijando su residencia en sus regiones de origen y adhiriéndose a las diferentes delegaciones nacionales.

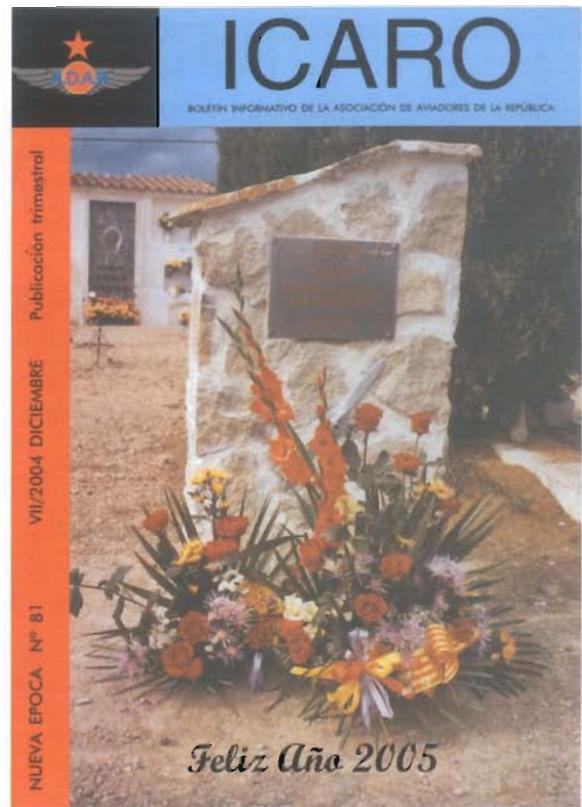
En España, a raíz de una serie de comidas de confraternidad organizadas a partir de 1970 en Valencia, Madrid y Benidorm, en las que también participaron algunos aviadores residentes en México, se fueron dando los pasos para la creación de la Asociación de Aviadores de la República (ADAR) que se organizó en torno a cuatro delegaciones: Centro-Noroeste-Canarias, con sede en Madrid, que editó su boletín *ICARO*, la Delegación Catalana-Norte-Balear, radicada en Barcelona y cuyas actividades se difundían a través del boletín *Alas Gloriosas*, Delegación de Levante (Valencia) y Delegación Sureste (Murcia), que aportaban noticias indistintamente a los boletines mensuales de las delegaciones anteriores.

A partir de la instauración de la democracia, ADAR canalizó las legítimas aspiraciones de los aviadores republicanos de obtener su rehabilitación profesional y la obtención de sus correspondientes empleos militares, lo cual se consiguió desde el año 1984. Al mismo



tiempo, surgió la idea de crear una «Casa del Aviador» en la región de Levante para albergar a los miembros de aviación que se jubilaran, pero finalmente esta excelente idea no llegó a buen término. A partir de la década de los 80 se celebraron numerosas Asambleas en las que los socios de las diferentes delegaciones se reunían con sus familias para compartir experiencias y recuerdos. De manera paralela a la publicación de anecdotarios, noticias y recuerdos en los diferentes Boletines de las Delegaciones de España, Francia y México, numerosos miembros de la aviación de la República comenzaron a compilar sus recuerdos de la guerra y algunos de ellos llegaron a publicarse por parte de editoriales o de manera autónoma, mientras que otros permanecieron en el anonimato. Es reseñable este hecho puesto que constituyen unos de los aportes documentales más importantes de la campaña aérea de la Guerra Civil que son objeto de estudio por parte de los investigadores.

Por otro lado, ADAR ha tenido una participación muy notable en actos conmemorativos relacionados con personajes relevantes de la Aviación de la República, como el traslado de los restos mortales del general Emilio Herrera Linares desde Ginebra (Suiza) hasta su Granada natal, hizo acto de presencia en la inhumación del féretro del general Ignacio Hidalgo de Cisneros, la celebración de una exposición de carteles alusivos a la Aviación Republicana en la en la Fundación Progreso y Cultura de UGT en



noviembre de 1999 y en el Centro Cultural del Pozo, en marzo-abril del 2000, o en la donación de materiales y recuerdos al Museo de Aeronáutica y Astronáutica de Cuatro Vientos.

A partir de los años 90, por ley de vida, las diferentes Delegaciones comenzaron a sufrir la merma de sus miembros. Tanto en el caso de AARE como en el de la agrupación de aviadores de la URSS habían dejado de ser operativas porque muchos de sus asociados habían fallecido o residían ya en su tierra natal. En España, al mismo tiempo que la Asamblea General votaba mayoritariamente

la aceptación como socios de algunas personas que, no teniendo vinculación familiar directa con los miembros de la aviación de la República, habían demostrado una clara simpatía o interés por su trayectoria en la historia aeronáutica nacional, aportando «sangre nueva» a las Asociaciones. En el año 2003 se disolvieron las Delegaciones de Levante y Sureste, cuyos socios se incorporaron a las Delegaciones Catalana-

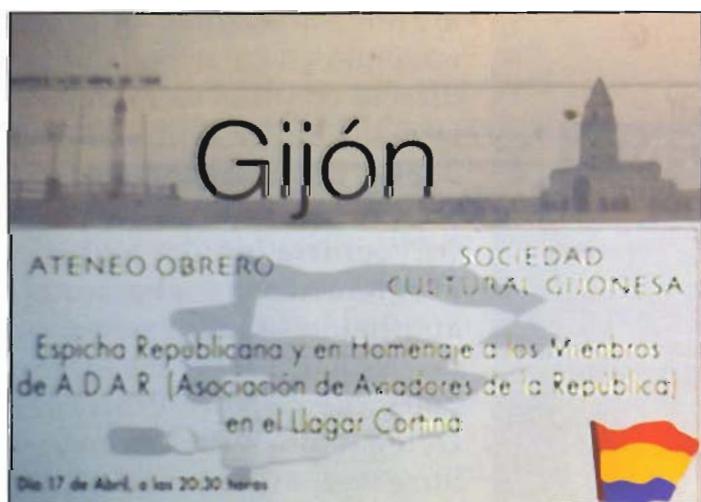


Puente de Arganda. Con las Brigadas Internacionales.



Norte-Balear y Centro (más tarde se produjo la disolución de Liga de los Antiguos Aviadores de la República Española, cuyos miembros también se adhirieron a las restantes delegaciones en activo. En la actualidad, ambas delegaciones editan una nueva serie del boletín ICARO.

Le refundición de las delegaciones no sólo trajo consigo el trasvase de documentación de tipo administrativo sino también el material bibliográfico, gráfico y escrito procedente de las pequeñas bibliotecas que habían ido constituyendo los propios socios. Todo este material se empleó como base para que, antes de que finalizara el Siglo XX, se propusiera llevar a cabo un ambicioso proyecto: la creación de un archivo con todas las aportaciones de fuentes documentales, orales y escritas que todos sus socios quisieran ceder o donar. El objetivo de este proyecto era la conservación de todo aquello que pudiera testimoniar la existencia de los aviadores republicanos y que perdurara, en la historia aeronáutica nacional, la actuación de los Aviadores de la República, a fin de que todos los investigadores aeronáuticos y las generaciones posteriores pudieran conocer y tener acceso a aquellos hechos que protagonizaron con tanto sufrimiento y honor. En la actualidad, los archivos (correspondientes a las Delegaciones Centro y Catalana-Norte-Balear) han contribuido a la realización de dos monografías, un libro, varios artículos y un proyecto de documental sobre la Aviación de la República.



Visita de ADAR al Ateneo Obrero

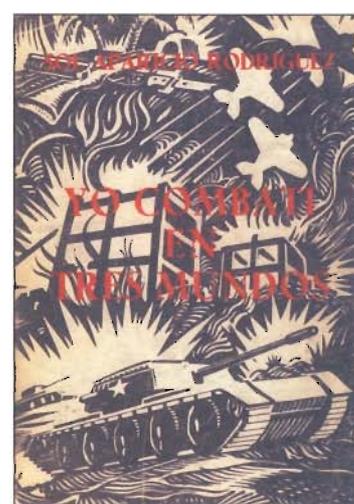
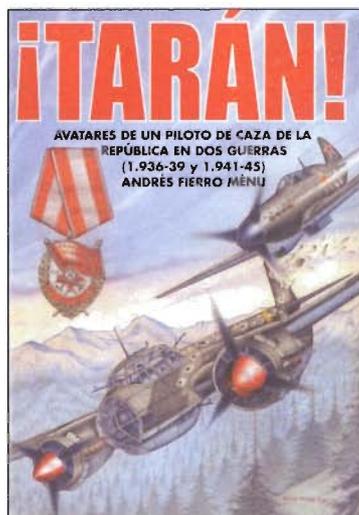
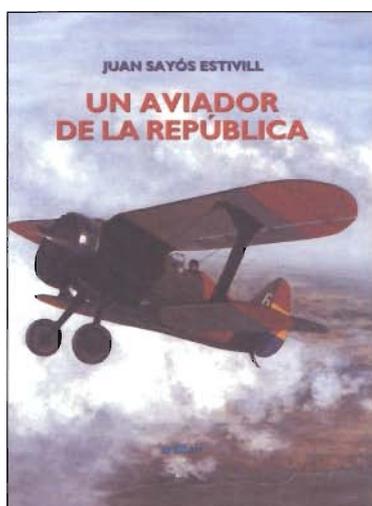
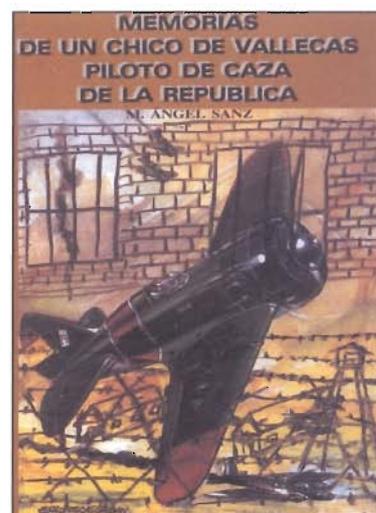
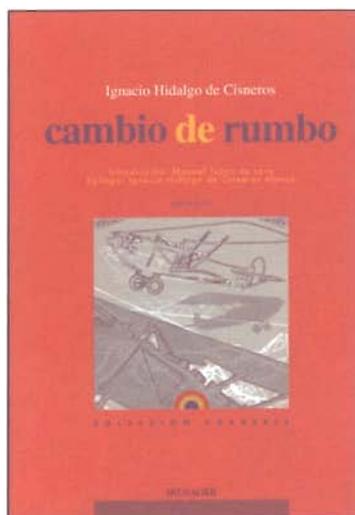
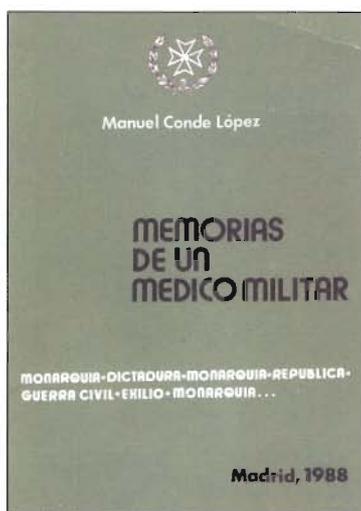
A.D.A.R.

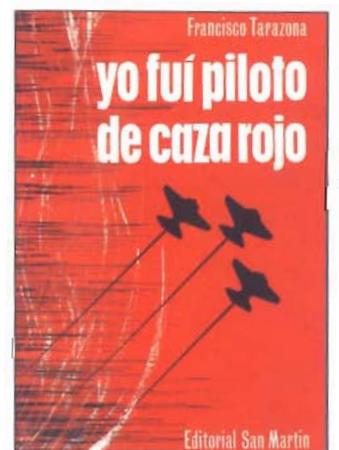
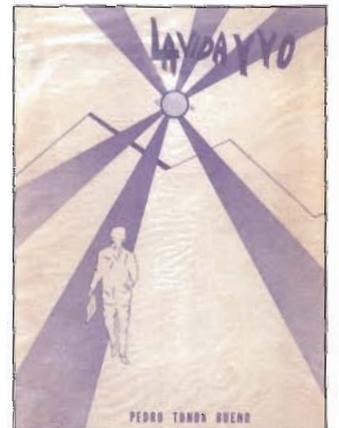
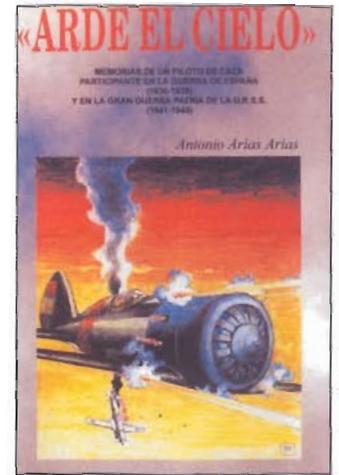
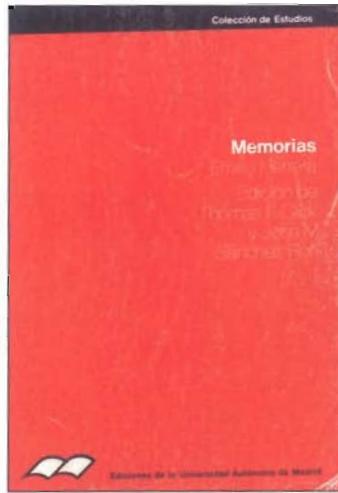
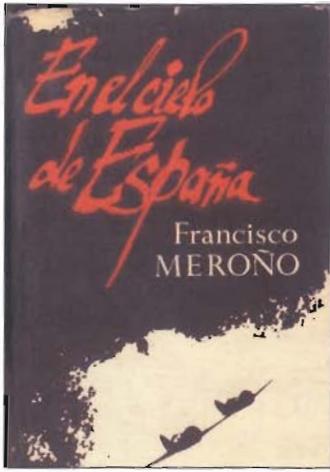
Felicita de las Heras

No sé si sabré explicar
cómo surgió lo de ADAR,
principio de primavera
con rosas, lilas, acacias,
una explosión de belleza,
con hielo y pena en el alma.
Se había acabado la guerra
y la Aviación Republicana
estaba rota, deshecha,
perdida, diseminada,
sus hijos, los que pudieron
abandonaron España,
y aquellos que se quedaron
en las cárceles estaban,
soportando unos juicios,
en los que les acusaban
de «auxilio de rebelión»,
eso sí que tiene gracia,
el que se había rebelado
juzgaba y martirizaba
a aquellos que habían jurado,
solo defender su Patria,
en fin, todo aquello fue
una noche oscura y larga
que no tenía final
y que mataron a mansalva.
Unos se fueron a Rusia
otros se fueron a Francia
a Méjico fueron muchos,
y allí se han quedado ¡qué lástima!
cuantos de estos bravos hombres
no han vuelto a pisar su Patria
y allí acaban sus días,
lentos de pena y nostalgia,
y cada cual se buscó,
en una lucha titánica,
el seguir sobreviviendo,
perseguidos, marginados
y sin derecho a nada.
Y así pasaron los años,
se marchó la juventud
y aparecieron las canas,
fueron muchos, muchos años,
que no tuvieron contacto
y que no sabían nada,
unos de otros, si vivían,
hasta que fundaron ADAR,
que yo no sé como fue
que si Bravo, que si Mata,
que si fue una reunión,
como unas bodas de plata,
lo cierto es que hoy están juntos
bajo las alas de ADAR.



PORTADAS DE LIBROS PUBLICADOS SOBRE LA GUERRA CIVIL ESCRITOS POR AVIADORES







Homenaje al General Emilio Herrera Linares. Granada, 1993



Comida de Confraternidad en Benidorm. Mayo de 1972



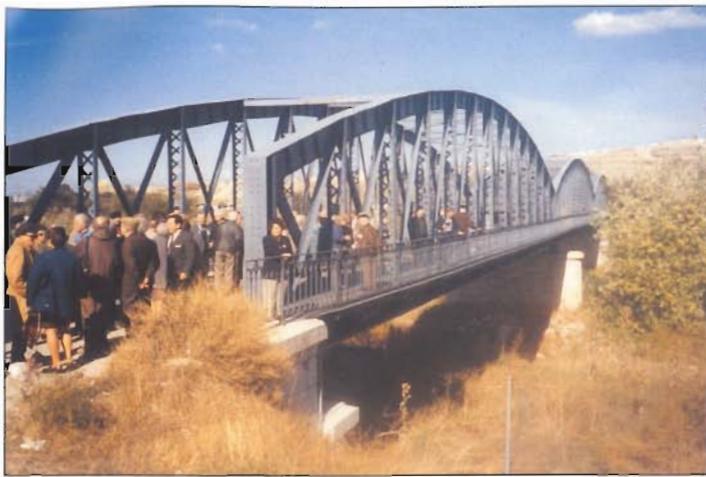


Comida de confraternidad durante la visita a Asturias.



Asociados de ADAR durante la reunión de Saint Boi





Con las Brigadas Internacionales, en el puente sobre el río Jarama. Año 1996



Con las Brigadas Internacionales. Año 1996 Ayuntamiento de Morata de Tajuña.



Otro grupo de Aviadores en Saint Boi de Llobregat, 1976.



SANT BOI DE LLOBREGAT (Mayo 1976)
COMIDA HERMANDAD AVIADORES DE LA REPUBLICA





AYUNTAMIENTO DE GETAFE

Fundación  Aena

X Aniversario