



ICARO

BOLETÍN INFORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN
DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

NUEVA ÉPOCA Nº 118 -DICIEMBRE 2015 - PUBLICACIÓN CUATRIMESTRAL



SUMARIO

- Editorial..... 2
- Entrega de los fondos de ADAR al Archivo de la Democracia de la Universidad de Alicante..... 3
- Actividades de Memoria Histórica realizadas por ADAR Cataluña..... 6
- Nuevas memorias de un piloto de Mosca..... 8
- Castañeda... ¡Existe! 9
- Antonio Menarguez Cosa 10
- Los observadores del Ejército de Tierra de la República 12
- Se fueron 13
- Amigos de ADAR: Luis Roldán..... 14
- Fernando Aberca Barrilero (I Parte).... 15
- Mi “discurso” en el Club de Modelismo 2000 17
- Contraportada: Fundación AENA. 20

EQUIPO EDITORIAL

Dirección: Directiva Nacional

Consejo de redacción: Directiva Nacional

Corrección: Gregorio Gutiérrez, Antonio Otelo Fuentes, Josefina Castañeda y Carmen Marimón.

Diseño original Javier Marquerie.

Depósito Legal: M-5201-1995

Tirada: 350 ejemplares.

Portada: Nuestro presidente Gregorio Gutiérrez junto al rector de la Universidad de Alicante al término de la firma de cesión de los archivos de A.D.A.R.

Contraportada: Portada del libro “Junkers Ju 52/3m - Casa C-352” patrocinado por la Fundación Aena.

Esta publicación se financia con las cuotas y aportaciones voluntarias de los socios y simpatizantes de A.D.A.R., junto a la aportación por publicidad de AENA.

BOLETIN INFORMATIVO TRIMESTRAL DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA. Nº 118. Diciembre 2015

Apartado de Correos: 20.166

28080 Madrid - Tel.: 91 593 91 68

www.adar.es

secretaria@adar.es

• **ADAR** no se hace responsable de las opiniones de sus colaboradores, siendo ellos los únicos responsables de éstas.

EDITORIAL

Queridos compañeros y compañeras:

Este Ícaro con el que finalizamos el año 2015 es una buena muestra de la gran actividad que la Asociación ha venido desarrollando durante todo el año y que, este trimestre, ha sido especialmente relevante. En primer lugar, damos cuenta de un acontecimiento de gran importancia para nuestra Asociación: el acto de cesión de los fondos documentales de ADAR al Archivo de la Democracia de la Universidad de Alicante. Con este acto culminamos el proyecto de dejar nuestros fondos al cuidado de una institución capaz de divulgar, investigar y conservar la memoria de nuestros aviadores. En el artículo encontraréis cumplida información sobre la jornada que vivimos en la Universidad, a la que asistió, y en la que tuvo máximo protagonismo, nuestro presidente, Guti, lleno de energía y dejando boquiabiertos a todos los presentes.

Nuestros compañeros de la delegación Catalana-Norte-Balear han organizado y participado desde final del verano, en varios actos: el V aniversario de la inauguración del campo de aviación de La Sénia, el homenaje anual a la aviación republicana en Gandesa, la festa al Cel de Mataró y un curso organizado por Memórial Democràtic. Todos contaron con numeroso público y suponen, una vez más, una apuesta por la visibilización de nuestros aviadores y la perduración de su memoria.

Como en cada ejemplar, la revista se nutre de trabajos y reseñas con los que aprendemos y descubrimos la trayectoria de los miembros de la aviación republicana. Carlos Lázaro nos da cuenta de la aparición de un nuevo libro sobre un piloto de caza, José María Aparici, con documentación inédita del máximo interés, como la transcripción de su libro de vuelo. Los artículos dedicados a Ramón Castañeda y a Antonio Menarguez nos hablan de la necesidad todavía hoy de sacar del olvido a nuestros pilotos, especialmente a aquellos que, como Castañeda, murieron tan prematuramente. Otelo Fuentes nos da cuenta de la formación en sucesivas promociones del cuerpo de observadores, sobre todo los destinados a Katiuskas, y, en otro trabajo, reivindica la figura del abogado Luis Roldán, quien llevó a buen puerto el proceso de equiparación y rehabilitación de nuestros militares.

Cristóbal Muñoz nos entrega la primera parte de la biografía de su tío, el piloto manchego Fernando Alberca Barrilero, resultado de su propia rigurosa investigación en los archivos y con la complacencia y colaboración de su familia. Nos alegramos mucho de que otro de nuestros aviadores vea reconstruida su trayectoria tan cuidadosamente. Finalmente, cierra el número la primera parte del estupendo discurso que Eusebio Greciano pronunció en 1996 en el Club de Modelismo 2000. Se trata de un relato de su experiencia como armero con explicaciones y descripciones vividas como sólo el protagonista de la historia puede hacerlo.

La nota triste la ponen las despedidas, que en este caso damos a nuestros queridos Francesc Pararols y Manuel Trigo. Descansen en paz.

No queremos despedirnos sin desearos unas felices fiestas en compañía de vuestra familia y amigos. Os esperamos el próximo año con las energías renovadas para seguir trabajando por nuestra Asociación y por la Memoria de nuestros aviadores. FELIZ AÑO NUEVO.

La Directiva Nacional.

**NUEVO HORARIO DE OFICINA
A PARTIR DE ENERO DE 2016
LA OFICINA ESTARÁ ABIERTA
TODOS LOS MARTES
DE 10,30 A 16,00 H**

Entrega de los fondos de ADAR al Archivo de la Democracia de la Universidad de Alicante

Por Carmen Marimón Llorca



Como recordarán nuestros socios, aprobamos en Asamblea general extraordinaria el pasado mes de febrero donar nuestros materiales al Archivo de la Democracia de la Universidad de Alicante para, así, asegurar su difusión, investigación y custodia. Pues bien, el martes 24 de noviembre tuvo lugar en Alicante una jornada dedicada a hacer efectiva la entrega del legado documental de ADAR al Archivo de la Democracia de esta Universidad. Tuvimos la fortuna de poder asistir varios miembros de las directivas nacional y catalana-norte balear y otros socios: Antonio Valldeperes, M^a Carmen Martín, Carmen Goicoechea, Miguel Sánchez-Mateos, Josefina Castañeda, Mercedes Capdevilla, Cristóbal Lanz, Isabel Gómez y yo misma. Pero, sobre todo, tuvimos la fortuna de contar con nuestro presidente, Gregorio Gutiérrez, Guti, que, lleno de vitalidad y haciendo gala de unos envidiables

99 años, fue el verdadero protagonista de todos los actos. Naturalmente le acompañaba Basi, siempre al cuidado.

A las 11:30 fuimos recibidos por el rector de la Universidad de Alicante, Manuel Palomar, en su despacho. Le acompañaba el Vicerrector de Cultura, Carles Cortes. Antes, los compañeros tuvieron la oportunidad de conocer a José María Perea, Coordinador del Consejo Asesor del Archivo de la Democracia que nos acompañaría tan cariñosamente durante todo el día, y a Francisco Moreno, miembro también del Consejo. Luego se nos uniría Mercedes Guijarro, Directora del Archivo de la Universidad. En el despacho, el rector firmó el documento de recepción de los fondos que, previamente, nuestro presidente había ya firmado; sin embargo, el acto fue mucho más que eso. El rector quiso saber y le preguntó a Guti sobre distintos temas

relativos a ADAR y a la propia Universidad que, recordemos, está sita en un antiguo campo de aviación. Guti habló sobre todo ello con extraordinaria lucidez y dejó asombrados al resto de personas que se acercaron a acompañar el acto. Hay que decir que el hecho levantó expectación pues fueron numerosos los periodistas y fotógrafos que quisieron inmortalizar el acto. Nos sentimos importantes! Y así fue porque de regreso al día siguiente, la última sorpresa fue ver que la prensa se había hecho eco a toda página de nuestra presencia.

Una vez finalizado el acto protocolario se nos ofreció una visita guiada por aquellas partes del campus que conservan la huella del campo de aviación que fue: la torre de control, los barracones y el hangar –donde una placa recuerda que Saint-Exupéry pudo estar allí-. El recorrido estuvo guiado por Eva, que nos contó con cariño y entusiasmo todos los detalles. Nuestro querido presidente tuvo a su disposición un “papamóvil” con el que pudo desplazarse por todo el recorrido sin cansarse. El alcalde del municipio de San Vicente donde se encuentra la Universidad tuvo el gesto de acompañarnos y comer con nosotros. Terminamos la visita en el Museo de la Universidad donde se exhibe desde el día 12

nuestra exposición “La Gloriosa”: Cartelería de guerra y la Memoria de sus hombres”. Visitamos también la exposición del décimo aniversario del Archivo de la Democracia y eso nos permitió intercambiar opiniones y experiencias durante un buen rato. Comimos juntos en un restaurante de la Universidad donde se nos unió Carles Cortés, el Vicerrector de Cultura.

Tras un rato de descanso, nos encaminamos a la sede de la Universidad de Alicante en la propia ciudad, en la calle San Fernando, para participar en el acto anual del Archivo de la Democracia. Allí nos esperaba el director de la Sede, Jorge Olcina y el resto de los donantes –personas o instituciones que este año entregan sus documentos al Archivo- además de otras personalidades como concejales, alcaldes, vicerrectores y personas comprometidas con la recuperación de la Memoria. El acto tuvo lugar en un acogedor salón que contribuyó a crear una atmósfera emotiva. Nosotros teníamos reservada una fila de asientos y la ocupamos entera, emocionados y expectantes. Tras la lectura de la memoria de actividades del Archivo, el rector, que presidía el acto, dio la palabra a Carles Cortés que, uno a uno, fue llamando a cada donante, leyendo en qué consistía su donación y haciendo entre-





ga de una placa. Finalmente tocó nuestro turno, nos habían dejado para el final y fue Guti el encargado de recoger, de manos del rector y entre los sentidos aplausos del público, nuestro detalle de reconocimiento. Fue un momento que vivimos con emoción y orgullo. Sentimos que lo nuestro era importante, que había merecido la pena llegar hasta aquí, que la Memoria de nuestros aviadores quedaba en buenas manos. Proyectamos un breve y precioso video de Ángel Ayuso homenaje a la Aviación de la República que mostraba imágenes de aviones y aviadores de la época. Y luego nos dieron la palabra. Como donación más importante de este año teníamos la misión, en primer lugar, de agradecer al Archivo de la Democracia de la Universidad de Alicante, en nombre de todos los donantes, el haber acogido nuestros fondos. Fui yo misma, como Vicepresidenta de ADAR, la encargada de hablar. En el discurso quise que los asistentes conocieran qué era y quiénes éramos ADAR, qué papel habían jugado las FARE, qué ideales movieron a sus hombres y cómo los mantuvieron a lo largo de su vida, en el exilio, en las cárceles, pero sin olvidar nunca quiénes eran y por qué lucharon. Dimos las gracias una vez más a la Universidad por su disponibilidad y generosidad, les mostramos más imágenes de nosotros, para que nos conocieran un poco más y le entregamos al rector una insignia para que no se olvidara de nosotros.

Así terminaron los actos y, felices y emocionados, con el corazón diciendo que terminaba una



etapa, pero mirando al futuro con esperanza, nos fuimos todos los miembros de ADAR a cenar en la intimidad, a charlar y a repetirnos que habíamos hecho bien porque no nos hemos desprendido de nada, simplemente y una vez más, todo ha echado a volar.

ACTIVIDADES DE MEMORIA HISTÓRICA, REALIZADAS POR ADAR CATALUÑA LOS MESES DE SEPTIEMBRE Y OCTUBRE DEL 2015

Por Antonio Valldeperes

19 DE SEPTIEMBRE

Participación en el V Aniversario de la inauguración del antiguo Campo de Aviación Militar de la Sénia (Tarragona), construido y utilizado en primer lugar por la Aviación de la República, en abril de 1938 tras la conquista del territorio por las tropas Nacionales, sirvió de base al Grupo de Caza J/88 de la Legión Cóndor alemana.

Asistieron las siguientes autoridades Alcalde Sr. Joan Moises i Concejales, Director de Memórial Democràtic Sr. Jordi Palau Directora Governació M^a Rosa Peig.

Participaron en el acto los figurantes del Ejército de Ebro, con uniformes de aviadores republicanos y alemanes. Seguidamente hubo una espectacular visita aérea a cargo de los aeroclubs de Barcelona-Sabadell / Alats de Bellbey / Reyal Aeroclub de Reus. También exhibieron sus habilidades, los participantes en una demostración



El público situado en la zona de la playa

de pilotaje de aeromodelismo. Se proyectó el documental ***Sobre el Cielo de Azerbaijan***. Seguidamente se visitó el "Castillo" de Les Coves de Martí, donde se exhibió una importante colección de sellos de correos, utilizados por ambos bandos durante nuestra Guerra Civil. Para terminar, también se visitaron el Polikarpov I-16 "Mosca" / Tupolev SB-2 "Katiuska" / Super Saeta y los restos de Messerschmitt Bf. 109 matrícula 6-130.

20 SEPTIEMBRE

ADAR es invitado por los organizadores de LA FESTA AL CEL de Mataró, nos cedieron un "stand" para exponer nuestros libros, camisetas, insignias y maquetas.

La asistencia de público fue muy importante y el espectáculo mereció una alta calificación. Entre



El alcalde don Joan Moises y el director del Memórial don Jordi Palau



Hidroavión contra incendios, cargando agua



Presentación del libro de Francesc Viñals

aviones de distintas épocas podemos destacar AV-8 Harrier de la Armada, Consolidatet "Catalina" contra incendios, y los helicópteros CH-47 Chinook Famet, EC-665 "Tigre" Famet, entre otros muchos. Cerró la fiesta la Patrulla Águila.



Visitando el Polikarpov I-16 Mosca

3 - 4 OCTUBRE

Homenaje a todas las Víctimas de la Guerra Civil, ante el monolito de la Asociación de Aviadores de la República en Gandesa. En esta ocasión, el sábado por la noche, presentamos el libro de Francesc Viñals, en la Sala Antonio Blanch del Museo de Gandesa. Intervinieron los autores Sres. David Iníiguez y David Gesali; seguidamente tomaron la palabra la Vicepresidenta Sra. Carmen Marimón, el Alcalde de Gandesa Sr. Carlos Luz y el Presidente del CEBE Sr. Jaume Blanch. A la mañana siguiente nos desplazamos a Corbera para visitar las ruinas del "pueblo viejo". Entre aquella desolación, pudimos comprobar realmente como puede afectar una guerra a las personas y a su entorno (nuestro guía a viva voz,

nos explicó varias historias, cuyos protagonistas fueron familiares y amigos).

Puntualmente nos dirigimos a Gandesa para llevar a cabo la ofrenda floral ante el monolito. Intirvinieron las autoridades locales, también la Presidenta de Gobernación de las Tierras del Ebro y el Presidente de la Agrupación Catalana-Norte-Balear Sr. Aquili Mata.

Nuestro Presidente Honorario, Antonio Vilella Vallés, a sus 98 años, tuvo la voluntad y firmeza de acompañarnos en todos los actos, en representación de todos sus compañeros de aviación que no pudieron asistir, por razones de salud o de edad.

Como es costumbre, la Cooperativa Agrícola, tuvo la gentileza de invitarnos a un "vermut", en su local, que es una maravilla de la arquitectura modernista, tuvimos amenas conversaciones, hasta que llegó la hora de nuestra comida de hermandad en el Hotel Piqué. Durante el almuerzo hicimos un brindis para poder repetir nuestro encuentro el año 2016. Nos despedimos, había llegado la hora del regreso.

7 OCTUBRE

Organizado por Memórial Democrátic se inicia un curso de memória histórica, para profesores de ESO: es invitada ADAR, para dar una conferencia, sobre aviación y bombardeo, intervienen nuestros histotiadores especialistas, David Iníiguez y David Gesali. Finalmente, también pueden asistir el día 24, a la clausura del curso, que se lleva a cabo, en el Centro de Interpretación de Santa Margarida y els Monjos.

Antonio Valldeperes



Homenaje de los figurantes del Ejército del Ebro a nuestro presidente honorífico Antonio Vilella

Nuevas memorias de un piloto de Mosca

Por Carlos Lázaro



Es muy grato saber que se ha publicado un nuevo libro sobre la trayectoria aeronáutica (que además simultaneó con la Medicina y la Poesía) del piloto de Polikarpov I-16 José María Aparici Velázquez-Gaztelu (Madrid, 10.03.1916 – Tánger, Marruecos, 19.01.1986)

Uno de los muchos aspectos interesantes de esta obra es que, a diferencia de la mayoría de los pilotos de Mosca, Aparici obtuvo el título de piloto elemental en Francia y completó su formación militar en la Escuela de Alta Velocidad de El Carmolí (Murcia), donde será testigo de la desertión de José Luis Aresti con un Mosca hasta Melilla. En el momento en el que Aparici es destinado a una unidad de combate (durante breve tiempo a la 7ª Escuadrilla de Moscas), inicia un periplo bélico por diferentes escuadrillas de I-16 (6ª, 3ª y 1ª Escuadrillas) donde participa en los combates finales del Ebro y en la campaña de Cataluña, sufre un grave accidente y es ascendido al empleo de Teniente por méritos de guerra.

El libro da buena cuenta de la dureza de los combates aéreos en las postrimerías de la guerra. En este periodo, el aviador madrileño se convertirá en amigo inseparable de Juan Ramoneda Vilardaga y José Ramón Fernández (los tres grandes amigos conocidos como los *Chamelajos*) con quienes presenciara los últimos días de la guerra y abandonarán España cruzando los Pirineos con sus Moscas para dirigirse a Burdeos. Al quedarse sin gasolina uno de ellos, deciden hacer un aterrizaje forzoso (del que salen milagrosamente ilesos) hecho que recibió amplia cobertura en la prensa francesa.

El libro recoge dos anexos que, a bien seguro, serán del interés de los historiadores. El primero de ellos es la transcripción de su libro de vuelo (una verdadera “rara avis” debido a la escasez de este tipo de documentos) y una relación de los pilotos de I-16 derribados en la que se indica fecha, lugar y número de matrícula de su Mosca.

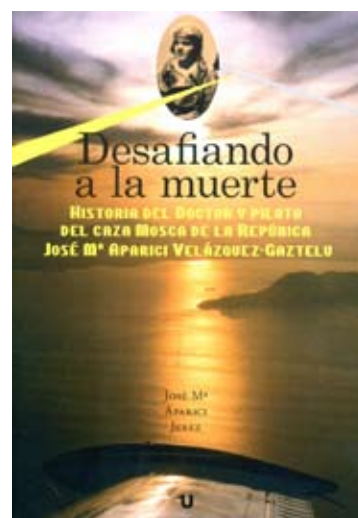
Otro de los elementos relevantes del libro es que, como deja claro su autor, no es un libro de la guerra aérea al uso. Esta biografía es un libro sobre una persona (con sus luces y sus sombras) que disfrutaba y amaba a la

vida, tal y como se refleja en sus numerosos poemas. Su protagonista atravesará las mismas peripecias que muchos de los miembros de las Fuerzas Aéreas de la República (internamiento en Argelés y Gurs, regreso a España y servicio militar obligatorio en el ejército de Franco). Al licenciarse, este aviador madrileño terminó la carrera de Medicina, con lo que culmina académicamente algo que ya había venido haciendo desde hace tiempo: ayudar a los demás.

El libro refleja otra de las pasiones del biografiado: la aeronáutica. La imposibilidad de practicarla como profesional en España dio lugar a que en 1952 abriera consulta médica en Tánger, donde volaría habitualmente en su Aeroclub, del que fue Presidente durante mucho tiempo y tendría ocasión de reanudar su amistad con J. L. Aresti. José María Aparici dio prueba de su pericia aeronáutica hasta el final de sus días: durante un vuelo con un grupo de amigos se desprendió una de las palas de la hélice de su avión y, aunque pudo realizar un aterrizaje de emergencia, salvó a sus acompañantes a costa de perder su propia vida.

En definitiva, no solo adquiere un carácter relevante para el conocimiento de la actuación de los pilotos de Mosca de la guerra de España, sino que también refleja la azarosa vida de un español que, por encima de todo, siempre fue fiel a sus principios y a sus amigos.

FICHA: José María Aparici Jerez. *Historia del Doctor y Piloto del Caza Mosca de la República José María Aparici Velázquez-Gaztelu*. Uno Editorial. Albacete, 2015. 387 páginas y 55 fotografías B/N y color. PVP: 20 euros. Puede adquirirse en la tienda de la Fundación Infante de Orleans (Cuatro Vientos, Madrid) o previa petición al autor en aparici1@teleina.com. (Nota: El autor se compromete a acercar el ejemplar a aquellos compradores residentes en Madrid o área Nordeste de la Comunidad. Para el resto de España, se cobran gastos de envío).



CASTAÑEDA, ¡EXISTE!

Por Otelo Fuentes Gómez



Ramón Castañeda

En el último Ícaro hablábamos entre otras temas de interés, del Grupo 26 de Chatos, dando algunos de los nombres del personal que integró este Grupo.

Debíamos haber hablado también de aquellos aviadores españoles que volaron los chatos en las escuadrillas previas que existían

a la formación del Grupo 26 en Junio de 1937, la Escuadrilla Lacalle y la Escuadrilla Santamaria. Como ejemplo de uno de ellos, trataremos el caso de Ramón Castañeda Pardo, el inolvidable “Chato de Carabanchel”, piloto formado íntegramente en las Escuelas de Vuelo que la República creó durante la Guerra civil en territorio nacional.

Ramón Castañeda Pardo nació el 24/01/1908 en San Martín de Valdeiglesias, provincia de Madrid y desde 1921, prestaba servicio como obrero civil mecánico de Aviación Militar.

La guerra le sorprendió en el Parque Central de Cuatro Vientos, afiliado a la sociedad de obreros de Aviación “Alas” e interviniendo en los grupos que actuaron en favor de la República, en concreto en la toma de la zona de Campamento.

En agosto de 1936 se incorpora a la escuela de Alcalá para realizar el curso de piloto que se había puesto a disposición de mecánicos y obreros civiles de Aviación militar, pero con el avance de la guerra, la escuela se vio obligada a trasladarse a la Base Aeronaval de San Javier, llamada “Base 18 de Julio”, siendo ascendido a sargento piloto con antigüedad del 15/10/1936 (GZ 344 de 1936).

Se incorpora a la Escuadrilla de Lacalle a primeros de Febrero participando en los combates de Madrid y Guadalajara, donde ascendió a brigada el 20/03/1937 (GZ 82 de 1937) y a teniente el

24/03/1937 (GZ 83 de 1937).

Pasará en la Escuadrilla Lacalle bajo el mando de Alfonso Jiménez Brugué, hasta finales mayo en que sería destinado al Frente Norte con el grupo de Riverola.

El 1 de julio es destinado de nuevo al frente de Madrid, siendo ya jefe de patrulla, y fue enviado por un breve periodo de tiempo a la escuela de Vuelo y Combate de la Ribera para adaptarse al I-16 “Mosca”, a mediados de agosto de 1937.

Al terminar la formación del “Mosca” fue destinado a una escuadrilla bajo mando ruso que operaba en el frente de Madrid, donde después de sufrir lo que hoy se denominaría “fatiga de combate”, pasó destinado en Octubre de 1937 a la Escuela de Alta Velocidad del Carmolí, donde ejerció como profesor a bordo de los UTI-4 (Mosca de doble mando) y llegó a volar, en simulacro de combate, alguno de los FIAT CR-32 capturados o reconstruidos.

Allí coincidiría con algunos de sus antiguos compañeros, Gil, Palacios, Alarcón, Justo Garcia, donde todos ellos, bajo la eficaz dirección de Isidoro Giménez, transferirían sus conocimientos y experiencias a los pilotos noveles antes de enviarles a unidades de combate.

El 14 de Septiembre de 1938, moriría en accidente, pilotando un doble mando, en compañía del alumno Pedro Iriondo, tras no conseguir salir de un fuerte picado.



Los “tres mosqueteros”: Castañeda, Palacios y Alarcón, profesores del Mosca



Antonio Menarguez Costa, obrero Civil de Aviación.

por Otelu Fuentes Gómez

El papel de los obreros civiles de Aviación pertenecientes a la Aviación Militar fue muy importante en la Guerra Civil Española, de entre ellos salieron pilotos que luego serían Ases, como Jose Sánchez Calvo en los Natachas o Ramón Castañeda en los Chatos, del que hablamos en otro artículo de este mes, o dirigentes políticos como el caso que nos ocupa hoy.

Recordaremos la biografía de uno de los obreros civiles de aviación mas paradigmáticos dentro del Parque Regional del Sureste, luego llamado "SAF-22", enclavado en Los Alcázares, en el Aeródromo "Ricardo Burguete"; se trata del murciano Antonio Menárguez Costa.

Antonio Menárguez Costa, nacido el 30 de Marzo de 1903, en una familia muy humilde, había tenido que abandonar la escuela a los 12 años para emplearse como ayudante de zapatero y así colaborar a la economía familiar.

El zapatero, que no era el clásico jefe al uso, sino una persona de ideas políticas bastante progresistas, le proporcionó libros de todo tipo y provocó que de manera autodidacta, Antonio Menárguez, adquiriese una gran formación cultural, así como también política. Ya con 16 años, Antonio Menárguez, marchó a Barcelona a buscar trabajo, contactando a través de las referencias que le facilitó el citado zapatero, con personalidades políticas de la época, con los que le uniría gran amistad, como Ángel Pestaña, líder anarquista.

De vuelta a Murcia ingresó en Aviación en 1920 como aprendiz de ayudante montador de Aeroplano en el recién constituido Aeródromo de Los Alcázares, participando en el equipo de mecánicos que pondría a punto el "Plus Ultra", que, pilotado por Ramón Franco, realizaría el raid mas famoso de la época al cruzar el Atlántico

en 1926 con destino a América del Sur.

A la edad de veinticuatro años iniciaría su etapa como poeta, escritor y conferenciante, así como su actividad política. Como poeta participaba en Juegos Florales en el Teatro Romea de Murcia, siendo ganador en varias ocasiones de la Flor Natural; como escritor colaboraba asiduamente en "El Liberal", periódico que se publicaba en Murcia desde principios del siglo XX.



Antonio Menarguez, con mono de mecanico de Aviación

Como conferenciante compartía tribuna con los doctores cartageneros Pérez Espejo, González Cervantes y Bonmatí, siendo variados los temas de sus conferencias y mítines políticos en los que a Menarguez le tocaba hablar, haciéndolo siempre en último lugar.

Todos llevaban como fondo el humanismo, la defensa de las ideas, el amor, solidaridad, respeto, generosidad, lealtad, defensa del orden establecido y la democracia.

Afiliado desde 1931 a la Sociedad de Obreros de Aviación "ALAS", había proclamado la republica el 14 de Abril de 1931 en el municipio de San Javier, donde entonces pertenecía como pedanía o diputación, la población de Los Alcázares.

En Mayo de 1936, había fundado delegación del Partido Sindicalista en Los Alcázares, que como hemos dicho, dirigía a nivel nacional Angel Pestaña, y

en Marzo de 1937, al pasar la Sociedad de Obreros de Aviación "ALAS" a la UGT, fue nombrado Presidente de la misma, por un periodo de dos meses hasta Mayo de 1937.

El 18 de Julio al detectarse la sublevación en la Base Aeronaval de San Javier, Menárguez, como el resto de obreros del parque del Sureste, fueron armados y conminados a hacer guardias en el campo, protegiendo el Aeródromo, mientras las

fuerzas preparadas al efecto, rendían la citada base de San Javier.

Hombre de marcadas ideas políticas, en este caso anarcosindicalistas, en ese momento era además concejal del Ayuntamiento de San Javier y en breve, sería elegido Alcalde, de forma accidental desde el 4 de agosto y, en propiedad, desde el 11 de agosto hasta el 29 de septiembre de ese año, en dos periodos, el primero de 29/09/1936 hasta Agosto de 1937 y el segundo desde Diciembre de 1937 hasta Diciembre de 1938 donde su quinta fue incorporada forzosa al desarrollo de la contienda, figurando como Teniente Asimilado de la Maestranza de Aviación.

Realizando arengas y mítines, participó muy activamente de la vida política, que compaginó con su labor como ayudante de montador de Aeroplanos, siendo elegido por sus compañeros, para viajar a Valencia en el verano de 1938 a participar en la redacción de normas para la Maestranza de Aviación de las Fuerzas Aéreas de la República Española.

Enemigo absoluto de la violencia, hemos sabido por entrevista con su hijo Manuel Menárguez Albaladejo, que impidió un atentado anarquista en Cartagena al rey Alfonso XIII durante la época del reinado del citado monarca.

Le tocó vivir momentos muy difíciles, tanto en el Ayuntamiento de San Javier, como en el de Los Alcázares, lidiando con el sangriento mes de Agosto de 1936, donde se produjeron varias muertes de falangistas y derechistas de San Javier, unas, efectuadas por el Frente Popular de esa villa, y otras por los marinos del “Jaime I”, como “venganza” por el bombardeo que había sufrido el buque en Málaga. De todas ellas sería acusado como máximo responsable al finalizar la contienda, a pesar de no haber tenido ninguna participación directa ni indirecta en los hechos ocurridos.

Al terminar la guerra, pudiendo huir, no lo hizo, pues, como muchos otros, creyó las promesas de amnistía para aquellos que no hubiesen cometidos delitos de sangre, como era su caso. Fue detenido el 13 de Abril de 1939 en Murcia Capital y juzgado en Septiembre de ese año,



Antonio Menarguez

siendo condenado por el delito de “Adhesión a la rebelión”, descrito en el artículo 238 del Código de Justicia Militar, con los agravantes de peligrosidad y trascendencia del 172 y 173 del mismo código, siendo fusilado el 30 de diciembre de ese mismo año.

Según nos ha trasladado, su hijo Manuel, se le había concedido un indulto que fue ocultado el tiempo suficiente para que fuera fusilado; además llegó muerto al paredón, víctima de las palizas recibidas en la cárcel provincial de Murcia.

Transcribiremos unas líneas que escribió a su sobrino en noviembre de 1936, combatiente en la defensa de Madrid y que evidencian su marcado pensamiento libre, de fuertes convicciones democráticas, proféticas y que bien podrían servirle como epitafio.

[...”Si las tropas fascistas triunfaran, el más cruel de los sistemas político-sociales les sería impuesto a aquellos que tuvieran la desgracia de no ser fusilados, porque es preferible, morir fusilado a vivir siendo un esclavo sujeto a los caprichos de un dictador fascista...”]

“Los Observadores del Ejército de Tierra de la República”

Por Otelo Fuentes Gómez



La Aviación Militar de preguerra era un Arma integrada dentro del Ejército de Tierra, cuyas funciones eran auxiliares con respecto al mismo. Su labor primordial, era reconocimiento y bombardeo de las posiciones enemigas para que la infantería propia pudiera establecer posiciones ventajosas en combate, funciones muy diferentes de las que tomaría durante la Guerra Civil o ya en nuestros días.

En las Fuerzas Aéreas de la República, esta idea seguía implantada en el Ejército de Tierra, que maniobró para que se pusieran a su disposición, plazas para sus Tenientes, que ayudaría a que primeramente, en las oficinas de enlace con los Cuerpos del Ejército de Tierra, se pudiera dar lectura de los avances y posibles estrategias del Ejército Franquista.

Esta voluntad se materializaría en dos convocatorias por un total de 55 plazas, ambas en el año 1937, una a mitad de año (D.O. del Ministerio de Defensa Nacional, nº 158, pág. 20), donde se ofertaron 25 plazas (10 de Infantería, 5 de Caballería, 5 de Artillería, 3 de Ingenieros y 2 de Transmisiones) para Tenientes, y otra a finales, ya en Diciembre, (D.O. del Ministerio de Defensa Nacional, nº 313, pág. 661), donde se ofertarían 30 plazas (10 de Infantería, 5 de Caballería, 10 de Artillería, 5 de Ingenieros).

Su titulación específica, “Observador de Cooperación con el Ejército” sería publicada para que existiera claramente la especialidad en la Orden Circular 5.629 del D.O. del Ministerio

de Defensa Nacional, nº 83 de 1.938, pág. 86.

De la primera convocatoria saldrían los siguientes 14 observadores, alguno de ellos muy famosos, como Rafael Ballester Linares, que sería derribado y capturado en el ataque de los “katis” de la 2ª y 4ª del Grupo 24 a la base de la Legión Cóndor en La Cenia en 16 de Diciembre de 1938,

- Amadeo trillo Díaz
- Ángel Martínez Torrijos
- Antonio Navarro Cardona
- Jesús Velamazán Gonzalo
- Joaquín Ocaña Cañete
- Jose Antonio Quiles Martínez
- José Barricarte González
- Manuel Augusto Iglesias Cid
- Miguel Simón Pelegrín
- Placido Pazos Garcia
- Rafael Ballester Linares
- Román Martín Fernández
- Salvador Terol Alonso
- Santiago Pujol Rosas

De la segunda convocatoria, saldrían titulados en 12 de Octubre de 1938 (D.O. del Ministerio de Defensa Nacional, nº 278, pág.376), los siguientes diecinueve:

- Carlos Ansaldo Cabrera
- Domingo Gargallo Jariod
- Emilio Aleix Carrasco
- Emilio González Borrego
- Fernando Latorre Casola
- Francisco Baró Vallés
- Gaspar Codoñer Fortea
- Isidro Salas Domenech
- José Martínez López
- José Melguizo Lozano
- José Valls Mariel



- Juan García Casado
- Juan Martín Casals
- Juan Palagós Santaló
- Luis García Bañuls
- Manuel Lozano Laguna
- Miguel Gaspar Bonell
- Miguel Gil Beltran
- Pablo Yagüe de Diego

Entre ellos, destacamos hoy a Juan Martín Casals, Teniente de la 139 Brigada Mixta, de la 24 División, señalado con una X en la foto que adjuntamos, realizada durante el Curso en la Escuela de Observadores situada en Los Alcázares, en el verano de 1938.

Juan Martín Casals, había ingresado en la Escuela Popular de Guerra nº 1 de Barcelona, donde salió graduado como Teniente en Campaña de Infantería, siendo destinado a la 139 Brigada Mixta de la 33 División constituida en Reus, allí combatiría en el frente de Porcuna (Jaén-Córdoba) y más tarde en el frente del Ebro, en Mora la Nueva (Tarragona). Después en Julio fue destinado como hemos dicho a la Escuela de Observadores, donde una vez terminado el curso quedaría en el Cuadro Eventual hasta la terminación de la Guerra, exiliándose a Orán.

Allí como muchos otros, fue internado en campos de concentración, en su caso en el de Djelfa, donde fue liberado en 1943, pasando a Francia donde reharía su vida, de regreso a España, formó parte como vocal de la directiva de la

primitiva ADAR Barcelona.

Terminado el inciso y volviendo a nuestro texto sobre los Observadores del Ejército de Tierra, la gran mayoría de ellos fue destinado a las escuadrillas de Katiuskas, pues hemos localizado, a 14 de ellos destinados las 6 unidades surgidas en la reorganización que se hizo en los bombarderos en Enero de 1939.

Estas últimas escuadrillas, no llegaron a entrar en servicio por la falta de aviones, quedando 62 bimotores de gran bombardeo rápido y según parece, ya tripala detrás de la frontera francesa, tras la caída de Cataluña.

RELACIÓN DE DONATIVOS

ICARO 2015

2º cuatrimestre

90	Argamasilla A.	Héctor Cano Serrano	40
91	Madrid	Pedro Pablo Sánchez Pajares	10
92	Madrid	Fernando Fernández Martín	10
93	Alsasua	Juan Manuel Lanz Goicoechea	10
94	Alsasua	Erkuden Lanz Goicoechea	10
95	Alsasua	Igor Lanz Goicoechea	10
96	Madrid	Antonio Oteló Fuentes Gómez	10
97	Italia	Angelo Emiliani	30
98	Madrid	Carmen Casado Arranz	10
99	Madrid	Alberto Limón Aguado	10
100	Madrid	Francisco Limón Aguado	10
101	Alicante	Carmen Marimón Llorca	30
102	Benidorm	Angel Sanz Bocos	50
103	Benidorm	Renee Sanz Moreau	50
104	Rivas V.	Carlos Lázaro Ávila	10
105	Murcia	María Celdrán	20

Se fueron

Desde la publicación del último boletín ICARO, éstos son los compañeros y compañeras que han fallecido y de los cuales la Junta Directiva Nacional ha tenido conocimiento.

La Junta, lamenta profundamente dichos fallecimientos y desde aquí da su más sincero pésame a todos los familiares y allegados.

María Andreu Dulce	Barcelona	junio de 2015
Josefina Corchado Barrantes	Barcelona	30/07/15
Claudio González García	Valencia	1/10/15
Francesc Pararols	Gerona	18/11/15
Manuel Trigo	Valencia	Noviembre 2015



Amigos de ADAR: Luis Roldán Rodríguez, abogado

Por Otelu Fuentes Gómez



Luis Roldán Rodríguez

Rescatamos hoy la memoria del que fuera abogado de ADAR, Don Luis Roldán Rodríguez, que asesoró a nuestra asociación en su lucha por conseguir la equiparación a militares “legales”, pues legítimos ya lo eran, de los aviadores republicanos.

Para ellos resumiremos unas conclusiones extraídas de uno de los informes que el abogado Luis Roldán redactó en su día sobre la situación de los aviadores republicanos en su lucha por el reconocimiento de

sus derechos como militares retirados y que el letrado denominaría, “su segunda guerra civil”.

Comenzaba la exposición sobre la situación gubernamental que se daría a partir del 18 de Julio, explicando la situación de los dos gobiernos existentes en España.

Primero, un Gobierno legal y legítimo, emanante de la Constitución de 9 de diciembre de 1931, de facto general y que permanecería vigente hasta el 1 de Abril de 1939.

Segundo, el Gobierno de la llamada “Zona Nacional”, un gobierno de facto local, cuyas disposiciones no tenían vigor fuera de la zona que dominaba y que se transformaría en un Gobierno de facto General, al final de la guerra, el 1 de Abril de 1939.

Continuaba después con el relato del reclutamiento de las unidades y cuadros de mando militares para rehacer las Fuerzas Armadas y sustituir a las unidades sublevadas, dándose las siguientes maneras;

A)Reingreso voluntario al servicio activo de todos los Jefes, Oficiales y Suboficiales retirados, reservistas, de complemento y de cualquier otra situación, que se hallasen dentro de los límites de edad reglamentarios.

B)Organización de las Milicias Populares, donde muchos de sus miembros, obtuvieron empleos de Jefe, Oficial, Suboficial y Clases

C)Formación de Tenientes en Campaña en las Escuelas Populares de Guerra para el Ejército de Tierra

D)Convocatoria de Cursos en las Fuerzas Aéreas de diversas especialidades; Pilotos, Ametralladores Bombarderos, Observadores, Mecánicos de Aviación, Especialistas de aparatos a bordo, Armeros de Aviación, auxiliares de Información Interpretadores Fotógrafos,

...etc. y también la reincorporación de los mecánicos ya licenciados que no hubiesen cumplido los 38 años.

Se hace referencia en el informe a la “no provisionalidad” de los empleos, pues se dieron cuatro situaciones, militares profesionales con anterioridad al 18 de Julio de 1936 o aquellos que ingresando como profesionales después de la fecha citada, se integraron en las escalas activas y antes del 31 de Marzo de 1939.

Y por último, en los precedentes, se hacía reseñar lo siguiente:

- Todos los empleos fueron concedidos por un Gobierno legal y de manera legítima por lo dispuesto en la Constitución de 1931.
- El decreto de 1 de Noviembre de 1936 del Gobierno de la Zona Nacional, anulando todas las disposiciones posteriores al 18 de Julio de 1936 que no hubiesen emanado de autoridades bajo su mando, carecía de valor para anular las dictadas por el Gobierno de la Republica.
- Los aviadores al servicio de la República, no renunciaron nunca, ni expresa ni tácitamente a sus derechos.
- El desuso que, forzosamente, se vieron obligados a hacer de los mismos, no los había hecho caducar.

En el apartado correspondiente a la situación de los Militares que lucharon en el bando republicano al terminar la guerra, Roldán expresó que fueron sentenciados y condenados por unos hechos constitutivos de delito en el momento en que fueron cometidos, vulnerando el principio de legalidad penal, “nadie puede ser castigado sino por hechos que la Ley haya definido como delictivos, ni con otras penas que las legalmente establecidas).

Quedaba claro y así quedaría reflejado después, tras el éxito en la lucha de muchos años en batallas legales, la injusta situación en que quedaron los aviadores de ADAR en particular y los militares del Ejército Republicano en general, al llegar La Transición.

Hemos querido recordar con este pequeño artículo, primero lo que fue el sentido general de la Asociación, la lucha y reconocimiento de los derechos como militares al frente de un Gobierno legítimo y por otro lado, la increíble y fructífera labor que realizó el que fuera abogado de esta demanda, Luis Roldán.

FERNANDO ALBERCA BARRILERO

(I PARTE)

De soldado de infantería a piloto de la FAR.

Por Cristóbal Muñoz Escribano



Fernando Alberca Barrilero, cabo del EPR.
Madrid 1936-1937

Cuando comencé a realizar la búsqueda de documentación y a recopilar información acerca de mis abuelos allá por el mes de mayo del presente año, poco o nada sabíamos de los avatares de mis familiares directos durante la Guerra Civil y la posguerra, sólo generalidades de los duros años que les tocó vivir durante esta época. También incluí en la búsqueda de información a mi tío abuelo Fernando Alberca Barrilero, porque de lo poco que se conocía, sabíamos que había estado en Rusia realizando un curso para piloto, y sólo el hecho de la gran aventura que suponía en los años 30, tan largo y exótico viaje a tierras tan lejanas, ya merecía la pena por sí sólo ser investigado. Poco más se sabía. Y esto fue así, porque la maquinaria represora franquista funcionó con eficacia durante la posguerra, machacando a los perdedores hasta el punto que sus familiares más directos, poco o nada sabían de sus vidas en esta dura época porque no hablaban con nadie de ello. Pero cuando consulté su expediente en el Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA), mi sorpresa fue mayúscula cuando me percaté por sus declaraciones que no sólo fue el viaje a la URSS, sino que demostró

su compromiso con la República actuando por distintos frentes como soldado de Infantería desde los primeros momentos del golpe de estado: en la sierra de Madrid, sierra de Gredos, en la decisiva defensa de la ciudad de Madrid y posteriormente en la URSS y Aeródromos murcianos. Es por ello y animado por Carlos Lázaro, al cual agradezco la oportunidad recibida, por lo que me he decidido a realizar este relato biográfico, para el cual han servido de base las propias declaraciones de Fernando aportadas en el expediente derivado del juicio sumarísimo al que fue sometido y el expediente penitenciario de la prisión de Totana, donde estuvo preso. Además, también se aportan fechas y datos hasta ahora prácticamente desconocidos sobre la llamada segunda expedición de la tercera promoción de alumnos que marcharon a la URSS para realizar el curso de piloto. Agradezco desde aquí a sus hijos Fernando y María Antonia, y a su hermana Juliana (“Tía Juli”) por haber permitido que se publique esta biografía y por la información y fotografías que han aportado para la realización de la misma, para mantener viva la memoria de Fernando. También quería agradecer a ADAR, por darnos la oportunidad de publicar esta biografía que esperamos sea del gusto del lector. Gracias a ellos ya podemos encontrar el nombre de Fernando junto con el de sus compañeros y una biografía resumida en la Web de ADAR (www.adar.es), en la sección “los aviadores”. Supone para mí, un gran orgullo, ser el encargado, en nombre de su familia, de redactar esta interesante biografía de Fernando Alberca Barrilero, un hombre comprometido con la República. A su memoria van dedicadas estas líneas.

Primeros años

Fernando Alberca Barrilero, nació en Campo de Criptana (Ciudad Real) el día 5 de noviembre de 1914 en el seno de una familia humilde y trabajadora. Sus padres José Gregorio (de apodo “Giba”) y María Antonia, eran pequeños propietarios de tierras donde cultivaban la vid. Su padre se dedicaba al trabajo en el campo, en sus tierras y también como segador a destajo por cuenta ajena, siendo famoso en su pueblo por lo buen trabajador que era. Su madre, se dedicaba



Fernando Alberca (segundo por la izquierda), tomando algo con varios compañeros en un edificio usado como parapeto con lo que parecen dos troneiras a sus espaldas. Madrid 1936-1937.

a las tareas domésticas y también ayudaba en el campo en época de recolección. Fernando era el mayor de cuatro hermanos: Fernando, Francisca, Valentina (mi abuela) y Juliana (“Tía Juli”). Su infancia y juventud, se desarrollaron en un ambiente rural, alejado de los grandes núcleos urbanos y zonas industriales. En esta zona de la Mancha, la economía se basaba en la agricultura y ganadería de subsistencia, propia de las zonas rurales del centro de la España de los años 30. Fernando terminó sus estudios básicos y se dedicó a trabajar ayudando a su padre en las faenas del campo y como jornalero por cuenta ajena. En 1934, cuando contaba con 20 años, se afilia a la U.G.T., sindicato mayoritario en la zona centro, seguramente motivado por la huelga general de junio y la Revolución Obrera de octubre que el gobierno de coalición de derechas, reprimió violentamente. En este hecho podemos observar que Fernando tenía inquietudes políticas, posicionándose como es natural al lado de la clase trabajadora, de la que formaba parte.

Servicio Militar y golpe de estado

Fernando, se incorporó al Servicio Militar en el año 1935 (reemplazo de 1935), siendo destinado al Regimiento de Infantería de Montaña Asia Nº2 (Cazadores de Montaña) con base en el Cuartel de Santo Domingo situado en el antiguo Monasterio de su mismo nombre, anejo a la Catedral de Gerona. Este Cuerpo estaba considerado como una Unidad especial de Infantería, y aquí Fernando aprendió el manejo de las armas y las tácticas de lucha que posteriormente le servirían para desenvolverse en el campo de batalla en el transcurso de la guerra.

El 18 de Julio de 1936, Fernando, que contaba con 21 años, se encontraba en Campo de Criptana disfrutando de un permiso de verano de 40 días. En los días siguientes a la sublevación militar, los soldados que estaban en su situación, es decir, pertenecientes al reemplazo de 1935 y de las provincias de Madrid, Toledo, Ciudad

Real, Guadalajara y Cuenca, con permiso o licencia, fueron movilizados por el Gobierno, para reunirse en distintos Cuarteles de la Capital (Gaceta de Madrid Nº 210 del 28 de Julio de 1936). El Gobierno realizó un llamamiento por las emisoras de radio para la movilización del personal militarizado. Fernando, recibió un oficio del Alcalde para presentarse en Madrid entre los días 28 y 29. Según este decreto de 27 de julio se debería haber presentado en el Cuartel de la Montaña, pero debido a que el día 20 hubo que tomarlo al asalto y quedó prácticamente destruido, se modificó el destino, y la concentración se llevó a cabo en el acuartelamiento León Nº 2.

El día 28 de Julio de 1936, Fernando se presenta en el cuartel del Regimiento de Infantería León nº 2, situado en el Paseo de Moret (Moncloa, Madrid) que actualmente alberga el Instituto de Historia y Cultura Militar y el Archivo General e Histórico de Defensa. En este acuartelamiento existían desde el año 1934, células clandestinas militares del Partido Comunista, por lo que en los primeros días del golpe, se pudo manejar la situación y quedó bajo control gubernamental. Los responsables del cuartel de Moret organizaron y armaron más de 6.000 soldados que fueron enviados a distintos frentes de Madrid (Guadarrama) y Toledo.



Fernando (agachado) junto con dos compañeros, con el traje típico de entrenamiento en la escuela de vuelo de Kirovabad. Año 1938.

Primeros combates en la Sierra de Madrid

El día 7 de Agosto, Fernando parte hacia la Sierra de Guadarrama con la Columnas mandadas por el que fuera general y jefe del Teatro de Operaciones del Centro, (hasta que cayó en desgracia) y entonces Coronel, José Asensio Torrado (Columna Asensio o Guadarrama) para detener a las tropas del general Mola que se acercaban desde el Norte con el objetivo de tomar la Capital. Las primeras Columnas, ante la disolución de lo que quedaba de Ejército, se componían de milicianos, obreros, campesinos y voluntarios, reforzadas con algunas unidades del Infantería, Carabineros, Guardia Civil o Guardia Nacional Republicana, no tenían experiencia en el combate y estaban escasamente armadas. Estas Columnas estaban organizadas por sindicatos y partidos políticos y eran mandadas por un Jefe profesional normalmente en situación de reserva del cual emanaban sus nombres (o de la situación geográfica que ocupaban). La Columna Asensio o Guadarrama, a la que pertenecía Fernando, estaba formada por un conglomerado de tropas entre las que se incluían varias Compañías de Acero del quinto Regimiento, Regimiento de Infantería nº 2 y probablemente Unidades de milicianos y voluntarios que acudieron a la sierra en defensa de Madrid. La Columna Asensio, tenía su base en el pueblo de Guadarrama, contaba con efectivos de unos 2800 hombres a 25 de agosto de 1936 y su radio de acción abarcaba las sierras, puertos y vías de comunicación circundantes (puerto de Malagosto-Cabeza de Lijar-Peguerinos, Alto del León y carretera de La Coruña). Las Columnas Republicanas que operaron en la sierra, tuvieron éxito en la defensa de los puertos y las sierras del norte de Madrid, y consiguieron su objetivo que era detener el avance de las tropas franquistas que desde el norte, pretendían tomar la Capital. Por su buen comportamiento en las acciones de la sierra, Fernando es ascendido a Cabo.

Sierra de Gredos

El día 3 de octubre de 1936, Fernando es trasladado a Casavieja (Ávila), siendo agregado a la Columna del Rosal, que formaba parte de las denominadas Columnas de Extremadura. La Columna estuvo mandada por el teniente coronel Francisco del Rosal Rico. En el mes de septiembre, se encontraba dividida en subcolumnas con bases en Casavieja, Piedralaves y La Adrada. A día 6 de octubre, y como se encontraba en retirada, la Columna del Rosal, tuvo que reorganizarse y agruparse en Sotillo de

CERTIFICACION DE LIBERACION CONDICIONAL

Don *Gregorio La Sala Estan* Director de la Prisión
Central de *Zolana* y Presidente
de la Junta de disciplina de la misma.

1936. T. P. 2. 104. 10

FILIACION Y RESEÑA		CERTIFICO: Que la Junta de disciplina de este Establecimiento, en sesión de hoy, ha dado cumplimiento a la O. M. de ... de ... del corriente año, por la que se concede libertad condicional al penado <i>Fernando Albornoz Barilew</i> atendiendo a su buena conducta.
Naturalidad (pueblo y provincia)	<i>Campo de Oropesa (Ciudad Real)</i>	
Edad	<i>36 años</i>	
Estado Civil	<i>soltero</i>	
Hijos	<i>0</i>	
Delito	<i>adhucín a la rebelión</i>	
Condena	<i>8 años</i>	
Tiempo que le falta por extinguir	<i>3 años, 24 días</i>	
SEÑAS PARTICULARES		
Firma del liberado o responsable de su conducta		
<i>Albornoz</i>		
Firma de la Junta de disciplina		
<i>[Firma]</i>		

la Adrada, contando con las siguientes unidades: 4 Batallones CNT (Confederación Nacional del Trabajo), 2 Compañías GNR (Guardia Nacional Republicana), 2 Compañías del Regimiento León (al que pertenecía Fernando), 2 Compañías de Milicias Campesinas y 2 Compañías del Batallón Octubre, con un total de 2430 hombres. Este fue un frente en retirada, ya que las tropas africanas de regulares y legionarios del coronel Yagüe que venían de tomar Badajoz y Talavera, avanzaban hacia Madrid prácticamente sin resistencia atravesando la Sierra de Gredos, mientras el general Varela tras liberar el Alcázar de Toledo, hacía lo propio por las carreteras de Toledo y Extremadura con el fin de tomar la ciudad. En pocos días llegarían a las mismas puertas de la Capital, haciendo retroceder a las débiles Columnas Republicanas que nada pudieron hacer ante tropas más disciplinadas, mejor armadas y organizadas, y no tuvieron más remedio que replegarse ordenadamente hacia posiciones seguras en las inmediaciones de la ciudad de Madrid.

Fernando, a primeros de noviembre, recibe unos días de permiso, los cuales pasa acuartelado en Moncloa.

(Continuará)



MI “DISCURSO” EN EL “CLUB DE MODELISMO 2000”

(I)

por Eusebio Greciano

Sábado 27 de abril de 1996

Con el permiso de uds.:

Empezaré por decir que este bonito acto o evento de hoy lo estoy disfrutando a plenitud.

Los organizadores miembros de CLUB DE MODELISMO 2000, son personas muy estimables, y, como tuvieron la gentileza de invitarme, yo, les estoy muy agradecido

En mi descargo le diré que no soy hacedor de discursos, estoy muy lejos de serlo; así que, si algo no me sale bien, que es lo más probable, sean indulgentes por favor.

Me pidieron que dijese algo a manera de modesto testimonio, descriptivo en lo posible, sobre los aviones que se utilizaron en la Guerra Civil Española de los años 36-39, o sea, de ese gran suceso que tuvo lugar, que empezó hace 60 años, que se cumplirán el 18 de este año 1996. Yo tenía entonces 17 años ¡bien jovencito!. Viéndome ahora ¡eeh! ¡Quién te ha visto y quién te ve! Pero, si, yo también he sido joven.

El relato tiene que ser de algo que refiera un poco algún hecho o acontecimiento del cual yo formara o fuese parte de alguna manera.

No debe ser nada que parezca un relato de guerra en una u otra forma, lo cual me parece muy bien; aunque forzosamente tendrá que ser algo que roce o toque de algún modo aquellos “acontecimientos o sucesos”

Como quiera que 60 años no son pocos –son cinco decenas- y mis neuronas no son tan fieles como yo quisiera, -voy a tener que intentar hacer lo más que pueda, el máximo esfuerzo, para que el hecho en cuestión –léase mi relato- tenga alguna coherencia y no provoque en el respetable, que son uds, el impulso irrefrenable de lanzarme tomates u otros proyectiles más o menos contundentes.

No tengo experiencia en estos menesteres de hablar en público, razón por la cual, y por lo de las neuronas, he tenido que escribir previamente todo lo que les estoy diciendo y lo que les diré.

Pero vamos con el principio que el fin sólo irá

viniendo.

Hablaré de lo que creo recordar del hecho proceso de ensamblaje y montaje completo de una Escuadrilla de Aviones de Caza; monoplanos, ala baja, cantiléver y tren de aterrizaje retráctil o plegable. Los primeros de este tipo que se vieron en el mundo.

Estos aviones se conocieron con el nombre de **Porlikarpov 1-16** tipo 6 – hubo otros tipos después más avanzados- pero su nombre de “guerra” era “*Mosca*”

Este coleóptero apodo parece que le vino de que las cajas de madera, contenedores que se dicen ahora, donde venían embalados, tenían escrito el nombre de la ciudad de origen: MOXKBA, palabra que tiene algo que ver con un alfabeto llamado CIRÍLICO, se llama así porque lo inventó un tal Cirilo, que además era santo; menos mal. Bueno, yo tengo una amiga que se llama Cirila, es médico pediatra y no se siente culpable de nada. (*Cada una tiene el nombre que le pusieron, y se tiene que aguantar o conformar y llevarlo con dignidad*). Esta palabra cirílica: Mockva, traducida al buen castellano quiere decir MOSCÚ, según aseguran los que saben. Esta breve explicación da a entender, claramente, la procedencia de los aviones mencionados.

Y en cuanto a lo de “*mosca*”, pues parece que se fue de una palabra a la otra. MOCKBA... MOSCA, -en castellano más fácil de pronunciar la segunda- y así quedó bautizado este avión, que por lo demás, era muy bonito y tenía como un encanto especial, al menos para mí. También se dijo que por lo ancho de sus planos y lo corto del fuselaje se parecía al insecto mencionado; en fin...

Estas eran sus medidas: Longitud 5,90 mts., Envergadura 9,00 mts., altura 2,56 mts. Superficie de sustentación 14,54 m², peso vacío 1200 kg., peso máximo 1660 kg., velocidad máxima 454 km/h, velocidad de crucero 300 km/h., velocidad de aterrizaje 190 km/h. – muy alta debido a su poca sustentación y que con cierta frecuencia hacía que algunos pilotos se “tragaran el campo”



y tenían que repetir el intento de tomar tierra-techo 9.100mts., techo de combate 5.000 mts., velocidad de ascensión 5.000 mts., en 6' 12", autonomía de vuelo 810 kms, motor radial o estrella de 9 cilindros y 730 cv., etc., etc. Si algún dato es incorrecto o incompleto, yo.. pido disculpas humildemente.

El fuselaje, el "Puro", el "Tabaco" que diríamos en Venezuela, con su entramado de "cosillas" de metal ligero y cubierta en madera contra plaqué o contrachapado, era más bien grueso y rechoncho, pero tenía como un atractivo especial –aparte de ser un Arma de Guerra, o por serlo, no sé qué despertaba, repito, una especie de sentimiento de efecto o cariño hacia el aparato. No sé, algo indefinible, pero que yo lo sentí y.. podría decir que lo sigo sintiendo.

Por eso cuando cierto día, tiempo atrás, aquí en Caracas, subí a la parte alta de *Trenelandia* basando algo y vi, de repente, sin sospechar nada, la reproducción a escala del "Mosca", precioso, fascinante, me sentí de lo más emocionado y contento. ¡Después de cincuenta y tantos años..! Hice preguntas atropelladamente y averigüé que el autor de aquella preciosidad, que además "era de mi Escuadrilla" el autor digo, era, es, don Enrique Navarro, aquí presente, quien con su destreza, su buen gusto y su habilidad, junto con el "pequeño detalle" de ser ingeniero aeronáutico y capitán piloto de VIASA, reprodujo el grácil, diminuto y bonito "Mosca". Le doy las gracias una vez más por ocurrírsele hacerlo, y no es que le esté "dorando la píldora", ¡eeh! que conste de veras fue una gran alegría.

La Escuadrilla en cuyo ensamblaje y montaje completo tomé parte fue una de las mejores experiencias que yo viví durante el Curso de Especialista Armero –así se llamaba nuestro título- que hice en los meses de mayo y septiembre de 1937. Formó parte muy importante de nuestro adiestramiento y fue para mí de mucho interés y emoción.

Los aviones, ya los conocíamos como "moscas" porque las primeras escuadrillas se formaron en los meses de octubre y noviembre del año anterior 1936, y los pocos que yo había visto, de lejos, porque no era permitido acercarse así, sin más ni más; o en vuelo de práctica con doble mando para reentrenamiento de pilotos recién graduados o para graduarse, que venían de hacer el curso de la Unión Soviética. Pero de cerca y en detalle, nada.

Así que cuando me dijeron, o nos dijeron, que un grupo de nosotros, los alumnos armeros, 15 en total, teníamos que ir a esta operación de ensamblaje, me sentí de lo mejor. Y cuando llegamos al lugar, que era un aeródromo, por supuesto, en Archena, provincia de Murcia, y vi aquellas enormes cajas, estupendamente bien cerradas y dispuestas para ser abiertas por los montadores veteranos, la emoción y el suspenso aumentaron mucho. Como ya el día estaba cayendo, nos dejaron curiosear durante un rato y, ya anocheciendo, nos ordenaron abandonar el lugar hasta el día siguiente en que, después del toque de diana, o sea, desayuno y vestirnos con el mono de faena –aquí en Venezuela le diríamos "braga"- nos llevaron otra vez donde estaban aquellas enormes cajas. ¡Ah! Debo decir también que durante la noche nos alternamos en la guardia, fusil en ristre, custodiando las enormes cajas. Para eso éramos soldados.

Ya habían llegado, poco antes, un grupo de alumnos mecánicos que tomarían parte también en la operación como una fase más de su adiestramiento. Los montadores provistos de sus "patas de cabra" y otras herramientas, habían empezado ya a sacar clavos, a levantar las grandes tablas de las grandes cajas y, poco a poco, ponían al descubierto las diferentes partes o piezas que, en conjunto, formarían un avión. A medida que el arranque de las tablas ponían a la vista cada pieza, nuestra curiosidad y entusiasmo se estimulaban y nos mirábamos unos a otros un poco como embobados.

¿Se imaginan Uds? Un grupo de muchachos entre 18 y 22 años que "en su vida las habían visto más gordas", seleccionados para amar y poner a punto, íntegramente, unos aparatos que para el momento eran lo más avanzado de la Aviación, de la tecnología de la época.

Nosotros, los alumnos armeros, tuvimos más tiempo para curiosear y hacer preguntas, porque hasta que el avión no estuviese completamente montado no intervendríamos para instalar el armamento. Así que ayudábamos y hacíamos preguntas, que no siempre las contestaban con agrado porque los distraíamos de su trabajo, según decían pero nuestro profesor, discretamente, nos instaba a que hiciésemos las preguntas porque todo ello formaba parte y enriquecía nuestra incipiente experiencia.

(Continuará)

EL JUNKERS Ju 52/3m CASA C-352



EL AVIÓN Y SU HISTORIA

Luis González Pavón

Editado con el Patrocinio
de la Fundación Aena