



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

OCTUBRE-NOV. 1996
BOLETIN N.º 46

A.D.A.R.

Apto. 10.177
28080 MADRID



OLEO PINTADO POR E. ALONSO ESTEBAN

PUBLICAMOS EL PROYECTO DE LOS ACTOS QUE SE PIENSAN HACER CON MOTIVO DEL HOMENAJE A LAS BRIGADAS INTERNACIONALES EN SU 60º ANIVERSARIO

DIAS 4-12 DE NOVIEMBRE DE 1996

- 4: Las Brigadas Internacionales llegan a Madrid:
Rueda de Prensa nacional y extranjera.
- 5: Recepción de autoridades en el Congreso de los Diputados.
- 6: Inauguración del monumento a las Brigadas Internacionales en el puente de Arganda-Rivas Vaciamadrid.
Comida fraternal y de reencuentro.
Espectáculo con artistas y recitadores en homenaje a las Brigadas Internacionales.
- 7: Visita al cementerio de Fuencarral y homenaje en diferentes Ayuntamientos de Madrid : Getafe, San Sebastián de los Reyes, Alcobendas, Morata de Tajuña, Móstoles, Fuenlabrada, Aranjuez, etc.
- 8: 10,30 horas salida de delegaciones hacia Albacete .
Otras ciudades como es el caso de Sevilla, Nerja, Gijón, Gerona, Miranda de Ebro, Marchena , etc., han mostrado su deseo de recibir a los brigadistas.
Recepción y rueda de prensa en cada ciudad a la que se dirijan las Delegaciones.
- 9: Inauguración del monumento a las Brigadas Internacionales en Albacete y celebración en otras ciudades de actos paralelos.
Salida hacia Barcelona desde el punto en que se encuentren, después de comer
- 10: Recepción de autoridades en el Parlamento Catalán.
Recepción y rueda de prensa en Barcelona.
- 11: Visita a los monumentos dedicados a las Brigadas Internacionales en Cataluña
- 12: Despedida desde Barcelona y Madrid.

CUANDO TENGAMOS DATOS MAS CONCRETOS LO COMUNICAREMOS, PERO PUEDE SUCEDER QUE NO PUDIÉRAMOS HACERLO CON SUFICIENTE TIEMPO POR LO QUE RECOMENDAMOS LLAMEIS A NUESTRO TELÉFONO 593 91 68 POR ESAS FECHAS, PARA INFORMAROS DE LO QUE NOSOTROS SEPAMOS.

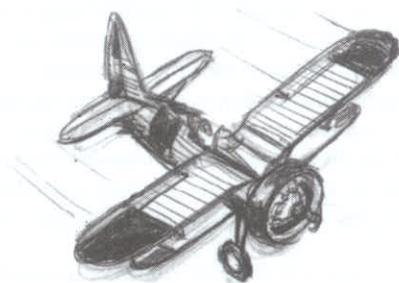
La Directiva Nacional

AL CIERRE DE LA EDICION DE ESTE BOLETÍN, HEMOS VISTO UN REPORTAJE EN TELEVISION SOBRE UNA ENTREVISTA QUE EL PRINCIPE DE ESPAÑA, DON FELIPE DE BORBÓN MANTUVO EN TOULOUSE CON LOS REFUGIADOS POLITICOS REPUBLICANOS ENTRE LOS CUALES VIMOS A NUESTROS COMPAÑEROS DE «ALAS PLEGADAS».



Como todos los años, el día 15 de septiembre, y perfectamente organizado por los compañeros de la Directiva Regional Catalana-Balear, se celebró el acto en homenaje en el 58º Aniversario de la Batalla del Ebro como recuerdo a todas las víctimas de la guerra civil ante el monumento situado en la población de Gandesa, con asistencia de las autoridades locales. Después de la ofrenda floral, cerró el acto con unas palabras, el Alcalde D. Francisco Bové, pasando a la Cooperativa Agrícola, donde nos obsequiaron con un vino de honor. Aprovechamos estas líneas para testimoniar nuestro agradecimiento al pueblo de Gandesa por el cariño con el que, año tras año, nos reciben. En el Hostal Piqué celebramos la Comida de Confraternidad al que asistieron 152 personas, lo que indica que no ha decaído el interés por esta reunión anual.

La Junta Directiva



EN LA MAÑANA DEL MARTES 24 DE SEPTIEMBRE LE FUE ENTREGADA POR EL GENERAL D. MIGUEL RUIZ NICOLAU, DIRECTOR DEL MUSEO DEL AIRE, UNA METOPA EN RECONOCIMIENTO POR SUS TRABAJOS Y MAQUETAS A NUESTRO COMPAÑERO FELIX LUENGO BLANCO, ASISTIENDO EL COMANDANTE RIESGO Y LOS COMPAÑEROS RAMÓN PRADA Y EUSEBIO ALONSO.

EL INTERNACIONALISMO EN ACCION



Avión de Caza «MIG-3», Velocidad 650 km./h

Sí, aquellos jóvenes muchachos habían llegado al País Soviético cubriendo diversos, pero convergentes caminos con titulación de emigrados políticos. Con enorme entusiasmo habían luchado en la patria España; pero de un cruel modo no les acompañó la fortuna, esa caprichosa diosa que siempre se halla dispuesta a venderse al mejor postor.

Llegan y con destacados honores son fraternalmente recogidos. Se recuperan y descansan durante un buen período. De seguido se integran a tareas de trabajo y estudio. Algunos contraen matrimonio e inician una gran etapa familiar con descendencia. Al parecer, todos rebosan satisfacción y plena felicidad. Hasta que... 22 de junio de 1941: El conflicto armado germano-soviético ha comenzado.

¿Qué hacer?. ¿Ser pasivo espectador o integrarse en la lucha?

Hubieron escasas dudas y raras excepciones.

Los caminos de integración a las unidades de combate surgen de un modo coyuntural, pero coincidente. Unos al Ejército de Tierra y unidades especiales; otros a las Fuerzas Aéreas.

En ambas Armas se lucha con frenesí y muy enérgicamente.

Los jóvenes muchachos de la Gloriosa han constituido un núcleo aviatorio no muy numeroso, pero sí de un excepcional temple guerrero. Luchan en unidades activas por separado o bien en reducidos grupos. Actúan en diversos sectores y latitudes. Retroceden y avanzan; avanzan y retroceden. Es consecuencia de una guerra que perduró justamente seis años.

Pero, al fin, experimentan una gran satisfacción disfrutando plenamente de los victoriosos placeres.

La guerra ha terminado y se inicia el obligado recuento, quedando registrado lo siguiente:

VOLUNTARIOS ESPAÑOLES EN EL EJERCITO ROJO: 800
CAIDOS Y DESAPARECIDOS: 200
TODOS ELLOS EN POSESION DE DIVERSAS CONDECORACIONES

Hoy día, al cumplirse el 60º Aniversario del inicio de la fraternidad internacionalista, los que fuimos jóvenes muchachos de la Gloriosa Aviación de la República recordamos entre aquellas 200 víctimas se encuentran una veintena de fogosos y admiradores colegas. Y desde aquí, deseamos forjar un entusiasta y fraternal Homenaje dedicado a sus heroicas memorias.

Por Aviadores de la República
 Juan Lario Sánchez

RECUERDOS

Mi bien recordados compañeros:

En el Boletín de información de «Alas Plegadas» del mes de diciembre de 1995, veo la fotografía de la 1ª Escuadrilla del Grupo 30, y me satisface el interés que ella puede tener para los supervivientes.

Leyendo la defensa de Barcelona, me viene el recuerdo de un hecho de la 1ª Escuadrilla, que se salió de lo normal en nuestras intervenciones de ataque al enemigo. No teniendo capacidad para éste hecho como literato, os lo cuento humildemente, pensando que quizás, algo puede aportar a la historia de nuestra «Gloriosa».

Así pues, el 1º de mayo de 1838, la 1ª Escuadrilla se traslada a Figueras, y nos interrogamos, puesto que el descanso en Camporrobles nos reconfortaba.

El 3 de marzo, súbitamente, aún sin tiempo de informarnos, despegamos la escuadrilla de posiciones y volamos hacia el mar. Sin tardar perdimos de vista la tierra, detrás del Jefe de Escuadrilla. Un zig-zag amplio me dice que algo buscamos en el mar, estamos a 800 metros y el día es claro.

Percibimos tres barcos que navegan en línea; a nuestra llegada giran en paralelo y abren fuego.

La importancia de los barcos nos la dieron los medios de defensa empleados. Eran fuentes de fuego y humo, trazadoras, antiaéreos, nos envolvían, cambiamos de altura y soltamos las bombas.

Estábamos empujados por el tiro nutrido, viendo las trazadoras aproximarse y las explosiones cercanas de los antiaéreos.

Un paquete de explosiones se presentó a unos metros de mi avión, alejándose y corrigiendo no me dejó que a un límite extremo. Riquelme, mi bombardero, me empujaba la cabeza, creyendo que iría mas deprisa. Los agujeros no fueron graves.

Sin tardar pensé que la tierra estaba muy lejos. Todos llegamos a Figueras.

Nunca supe de forma concreta el por qué y como ésta operación se hizo. La verdad fue que bombardeamos el mar. Entre el momento que la bombas se desuelgan y llegan al nivel del mar, la vigilancia en el barco hace las maniobras necesarias para impedir el impacto. Tres aviones por cada barco en paralelo es poca cosa, pero debajo y arriba todo el mundo tuvo miedo después.

Los comentarios que en la escuadrilla se hicieron fueron los siguientes:

«Un convoy importante salió de Marsella hacia Barcelona; el Estado Mayor supo que el Canarias, El Baleares y el Cervera iban a atacarles, así pues, con riesgos y peligros, enviaron una escuadrilla de Natachas, que no era el avión adecuado para entrar en el mar, pero no había otros.

Simplemente, tuvimos suerte. Unos días después estábamos en Liria.

LA «PARTIDA» DE UN COMPAÑERO ES UNA NUEVA HERIDA QUE NOS DUELE SIN PODERLO REMEDIAR, PERO NOS HAN INSISTIDO PARA QUE PUBLIQUEMOS ESTA CARTA.

CARTA A PABLO SACRISTÁN PAREDES

Querido Pablo: El tiempo transcurrido ha contribuido a aminorar el dolor (que no el recuerdo) de tu reciente marcha. Si te he de ser sincero, cuando recorría hace poco los hangares del Museo del Aire todavía esperaba encontrarte (vestido con tu batita blanca y tus gafas), contemplando un defecto inimaginable en la remodelación que hiciste en el *Jesús del Gran Poder* o calculando las dimensiones de una nueva maqueta que enriqueciera la colección del Museo. Pero tú ya no estabas.

A algunos, tu ausencia nos ha dejado un gran vacío. Voy a intentar llenarlo recordando el gran entusiasmo aeronáutico que emanaba de tu frágil figura. Varios de nosotros creemos que ha sido una de tus mejores herencias; tu labor de difusión de la Historia Aeronáutica Española -callada, tolerante, activa- nos debe servir de ejemplo a las jóvenes generaciones para continuar la senda que tú trazaste ¡qué difícil nos lo has puesto, Pablo!.

Por último, estimado amigo, y espero que no te ofendas, creo que te has ido antes de que el Aniversario de nuestra triste guerra te trajera algunos de sus lúgubre recuerdos; aunque, también hubo buenos momentos: ¿te acuerdas de cuando empezaste a volar en Kirobavad, Pavel Saktriski ¿y de los vuelos sobre las montañas y los lagos llenos de alces?, ¡como te emocionabas cuando me lo contabas...!

Todas esas cosas siempre permanecerán en mi recuerdo, al igual que esa tarde de enero en la que Carlos, Quico y Tony te homenajearon realizando un vuelo rasante sobre el cementerio. Yo ya les he dado las gracias; sé que tú también lo hiciste cuando tu alma de piloto volaba junto a su avioneta ascendiendo hacia el cielo.

¡¡ADIOS, QUERIDO PABLO!!

Carlos Lázaro Ávila



Harriet Quimby

SIMÓN FIESTAS MARTÍ

EN el transcurso de los años, muchas personalidades han quedado inmortalizadas a través de emisiones de sellos de correos. Actualmente, y en la correspondencia de Estados Unidos, uno queda sorprendido a la vista de una estampilla de un sello de correos dedicada a una mujer sonriente y bella, que el 1º de Agosto de 1911, se convirtió en la primera mujer de América en ostentar el título de piloto de aeroplano, para más señas el núm. 37, volando un monoplano de modelo posterior al del famoso «Bleriot XI», que había sobrevolado el Canal de la Mancha.

Aparte de la novedad de ser la pionera en tripular un avión y teniendo en cuenta que era una mujer, se hizo famosa por su indumentaria de vuelo. De diseño propio y confección en raso de color ciruela, su traje de vuelo estaba forrado en lana y tenía una capucha para no despeinarse. Sus gafas de vuelo con forma de almendra se adelantaron en su tiempo.

Harriet Quimby fue captada por los Moisant International Aviators, un equipo de exhibiciones aéreas que patrocinaba la familia. Participó en un festival que se celebraba en Nueva York, ganó la carrera, voló a México y se convirtió en la primera mujer que sobrevoló la ciudad de México. Todas estas actividades le proporcionaron material para publicar y entre otros artículos se encontraba «Cómo obtuve mi título de piloto». Hizo un llamamiento a que un mayor número de mujeres se aventuraran en ese nuevo campo.

Dos periódicos de la época financiaron su vuelo sobre el Canal de la Mancha, y Harriet se lanzó a la aventura. Cuando despegó en aquel húmedo día del 16 de abril de 1912, en vuelo desde Inglaterra, tras sobrevolar los blancos acantilados de Dover, tripulando su Bleriot XI, «La Aviadora de porcelana» como así se la llamaba, pasando por encima del remolcador fletado por el Mirror y con ayuda de la brújula, mantuvo rumbo -a través de la calimadirección a la costa de Normandía.

Pasado el tiempo de vuelo en la travesía y siendo consciente de que debería haber tierra a la vista, descendiendo cerca de los 100 pies, apareciendo sobre la soleada línea costera de Francia. Harriet se desvió en ruta de su objetivo Calais, pero aterrizó sana y salva en la playa, donde fue recibida por una jubilosa multitud, concretamente cerca de la villa de Hadelot a 25 millas de Calais.

La noticia podía haber sido un buen bocado para los periódicos patrocinadores y el problema fue que justo mientras ella realizaba su vuelo, el desastre del hundimiento del transatlántico Titanic, le arrebataron unos bien ganados titulares al ser la primera mujer piloto en sobrevolar el Canal de la Mancha.

Pasado este acontecimiento, Harriet siguió volando y escribiendo sobre sus experiencias, hasta que en un festival celebrado en el aeródromo de Spuantum, al sur de Boston, y al llegar al faro viraron de regreso. El blanco monoplano, brillando en un cielo de verano, describió un círculo mientras iniciaba el descenso. De repente el Bleriot, bajó el morro y entró en picado. Para horror de los asistentes, el pasajero que ocupaba el asiento trasero,

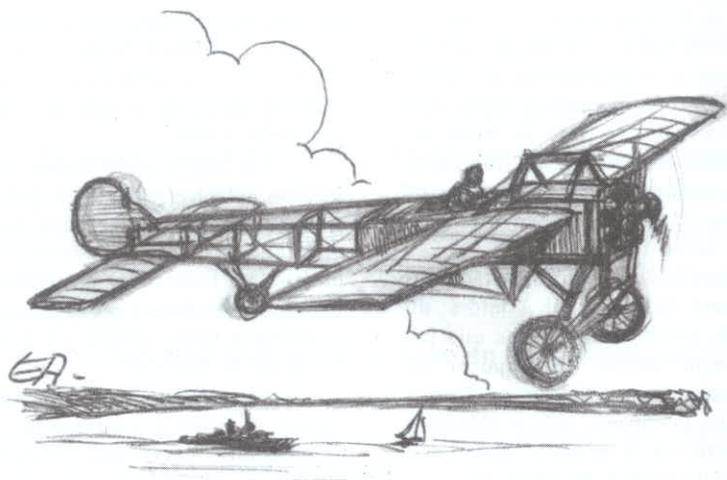
salió despedido hacia adelante. Su cuerpo describió un arco, cayendo desde 1000 pies de altura al mar. Por un instante, pareció que el aparato recuperaba el control. Fue entonces cuando se dio la vuelta y Quimby también cayó precipitándose hacia la muerte. Sin piloto ni pasajero a bordo, el Bleriot se enderezó y acabó aterrizando sin apenas daños.

Esta joven e intrépida mujer a los 28 años de edad y, en concreto, el 1 de Julio de 1912, murió estrellada contra el suelo sin que se sepa cuáles fueron las causas, aunque en opinión de algunos, algo se habría enganchado en los cables de control. El aviador, diseñador y constructor, Glenn Martin, resaltaría posteriormente que tal vez algún tipo de cin-

turón de seguridad hubiera salvado dos vidas.

El día de la muerte de Harriet, otra mujer que fue testigo del accidente y que llegaría a ser una de las mejores pilotos americanas y de las más famosas de todos los tiempos, Ruth Law, acababa de ingresar en una escuela de vuelo en Boston y durante su primer vuelo presenció el accidente de Harriet. A pesar de tan escalofriante visión, Ruth continuó adelante, aprendiendo, perfeccionándose, «contra viento y marea». Así eran los pioneros de la Aviación, tanto ellos como ellas.

EMPUJE-55



«La vida no te paga por lo que sabes hacer, si no por lo que haces con lo que sabes»

«La Pepi»

(PENSAMIENTOS DE PEPITA,
UNA GATA MUY BONITA)

A mi me llaman Pepita
y la abuela Crispulina
cómo si me llaman Juana
o Telesfora, o Paulina,
yo paso de nombrecitos
me digan lo que me digan.
Mi vida es muy placentera
me tocó la lotería
al vivir en esta casa
en la que todos me miman.
Yo me meto en los armarios
de la ropa o la cocina
me subo por el fogón,
por las mesas, por las sillas
por encima de los platos
estas cosas son mi vida,
y si hay algo que me gusta,
que me gusta que me priva
aunque lo pongan muy alto
si alguien no me vigila
yo llego hasta donde esté
y meto mi naricilla.
Tengo una curiosidad
muy grande, muy desmedida
(mas que curiosa yo creo
que soy un poco cotilla)
Soy golosa al cien por cien
¡hay cosas tan ricas...!
Soy un juguete viviente
en esta casa tranquila.
Y cuando algo no me gusta
yo sacó una vocecilla...
que de verdad que doy pena
¿a que soy bastante lista?
En el mundo de los gatos



me considero bonita
tengo una cara preciosa
mis ojos de aguamarina
unos dientes afilados
y unas uñitas muy finas.
Lo peor que llevo yo
es cuando llega el traslado
de Pontevedra a Sangenjo
¡me meten en un capacho...!
oscuro y sin agujeros
en el que paso un mal rato
pues parece que me asfixio
¡le tengo un asco al capacho...!
Si supiera hablar diría
que al meterme en el ca pacho
le haga unos agujeros
¿o es que pensáis los humanos
que por tener siete vidas
no respiramos los gatos?

Feli



Acusamos recibo de la carta que nuestro compañero Dealbert nos envía desde México con una interesante fotografía que se hizo de los Aviadores Republicanos Españoles, en una reunión anual de 1942 en la capital azteca, donde se pueden ver a muchas personalidades de la Aviación Republicana. En ella falta el Fundador y Presidente de nuestra Asociación en México «AARE», D. Alfredo Tourné y Pérez-Seoane.

Agradecemos su donativo para el boletín.



México. Diciembre de 1942. Reunión anual de los aviadores Republicanos Españoles.

1, G. Muñoz - 2, M. Prieto - 3, F.Salvoch - 4, José Marin - 5, V.Chinesta - 6. J.Camarasa - 7, C.Navarro - 8, M. Núñez Maza - 9. R.Sanchiz -10. L.Proaño 11, José Macías - 12, J. González 13, A. Aragón -14, J.Bort - 15, (?) . 16, V. Cucarella - 17, (?) - 18, Armando Gracia - 19, A. de la Riva - 20, G. Arean - 21, L. García - 22, M. Moldes . 23, Cicuendez - 24, López Garro - 25, F. Coterillo - 26, Domenech - 27, Gonzalo Rodríguez - 28, J. Ramos - 29, D. A. Monteagudo -30, A. G. Fuentes - 31, E.Garín - 32, José Bastida - 33, A. Morilla - 34, L. Mendiola - 35, Dealbert - 36, F. Keller - 37, A. Camacho - 38, I. H. de Cisneros 39. C. Núñez Maza - 40, A. de los Reyes 41, L. Alonso Vega - 42, R. López López - 43, M. López - 44, E. Vilatela -45, R. Negrín - 46,, M. Montilla - 47, J. Redondo . 48, J.M. Calderón - -49. F. Tarazona 50. I. Cabezón -51. A. Molina.

HEMOS SABIDO, OFICIOSAMENTE, QUE EL DÍA 5 DE FEBRERO DE 1939, RODANDO EN EL AERÓDROMO DE FIGUERAS, UN SPARTAN «EXECUTIVE» CHOCÓ CONTRA UNA CUBA DE COMBUSTIBLE Y SE INCENDIÓ.

ESTE APARATO TRANSPORTABA LA VALIJA Y LA DOCUMENTACIÓN ACREDITATIVA DE LA CONCESIÓN DE LA LAUREADA A NUESTRO AMIGO Y COMPAÑERO D. LEOCADIO MENDIOLA NÚÑEZ.

Eugeny Stepanov

Vamos a comentar la personalidad del que fue piloto ruso, el coronel Eugeny Stepanov, que en su amplio curriculum como aviador militar, tuvo una señalada participación en la guerra civil española, y que entre las menciones con que fue distinguido en su país, merece destacar la condecoración de la Estrella de Oro de los Héroes de la antigua Unión Soviética.

Su actuación en la guerra civil (1936-1939), llegó a España en junio de 1937, junto con otros pilotos soviéticos, actuando en unidades formadas por tripulaciones de vuelo rusas y personal auxiliar de tierra españolas.

Fue destinado a una escuadrilla de caza tripulando un Polikarpov I-15 «Chata», modelo que por sus prestaciones era inferior a las del Polikarpov I-16 «Mosca», que también había volado, pero que el I-15, más fácil de pilotar, estaba fuertemente armado con cuatro ametralladoras calibre 7,62 mm., sincronizadas para disparar a través de las palas de la hélice. También hace constar otras características del I-15, que podía realizar un giro de 360° en ocho o nueve segundos y que ningún otro aparato soviético o extranjero era tan maniobrable, así como imbatible en combate horizontal entre cazas, con otra ventaja: que podía aterrizar en campos de aviación con pistas de aterrizaje pequeñas.

Volviendo a las cualidades del I-15, considera otras excelentes características como su alta velocidad en vuelo ascendente y una altitud operativa de hasta 9.000 metros de altura, facilidad de control y estabilidad a baja velocidad, incluso con despegues con viento lateral, sin embargo era inferior al I-16 «Mosca» en maniobrabilidad vertical.

Sigue comentando que en todas las operaciones aéreas importantes, una parte activa correspondía a los pilotos españoles, tripulando cazas modelo I-15 e I-16; bombarderos ligeros R-5 y bombarderos rápidos, el Tupolev SB-2, y que aquellos pilotos de la República merecían la más alta consideración por su combatividad y estima a la causa de su país.

Con referencia a su participación en combates aéreos, señala que el I-15 superaba fácilmente al Fiat CR-32, especialmente en maniobras horizontales y en cuanto al I-16, que voló este avión antes y después de la guerra civil, que era un buen aparato, pero que resultaba algo difícil de manejar para los pilotos poco experimentados.

En cuanto a derribos o victorias aéreas en España, recuerda que abatió cuatro CR-32; dos BF 109; un JU-86; un DO-17 y dos SM-81, todos ellos en el frente de Aragón y Teruel, y que una importante victoria fue el 15 de octubre de 1937, durante un ataque de su escuadrilla de I-15, al mando de Serov, en el aeródromo de Garrapinillos, cerca de Zaragoza y que de acuerdo con informes de reconocimiento posteriores, se destruyeron seis Fiats CR-32, tres Junkers 52/2, y tres Heinkel HE-46, en tierra, como asimismo se dañaron aproximadamente otros 20 aviones italianos y alemanes.

A Stepanov se le atribuye un doble ataque nocturno con derribo por colisión en pleno vuelo y aclara que no fue colisión premeditada, pues la noche del 27 al 28 de noviembre de 1937, derribó dos bombarderos SM-81 en las proximidades de Barcelona y que durante aquel ataque tuvo que colisionar contra uno de los bombarderos con el brazo izquierdo del tren de aterrizaje del I-15.

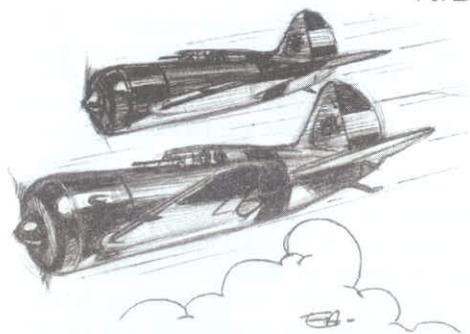
Su último servicio en España fue el 17 de enero de 1938, sobre el pueblo de Ojos Negros, frente de Teruel, donde fue derribado, pasando seis meses en las prisiones de Zaragoza, Salamanca y San Sebastián, hasta que se consiguió intercambiarlo por prisiones de guerra alemanes a través de la Cruz Roja Internacional, saliendo de España y regresando a su país en junio de 1938.

Sigue su narración sobre las purgas Estalinistas en los años 1937-1938, a pilotos soviéticos que sirvieron en España. Finalmente, también comenta su actuación en Mongolia a finales de Mayo de 1939 como miembro de un grupo de pilotos soviéticos de élite que habían luchado en España.

Termina haciendo un resumen de los mejores cazas soviéticos de los años 1930 a 1934 y considera que el mejor caza fue el I-16, en sus versiones modificadas y que durante la II Guerra Mundial, hubo tres modelos que destacaron: el «Yacolev Yak-3», el «Lavochnik La-15» y el «Micoián-Gurovich MIG-3».

Simón Fiestas Martín





¡NOTICIA!

TRADUCIDO Y ENVIADO POR NUESTRO
ASOCIADO JAIME CERVERA DE MADRID,
PUBLICAMOS ESTA NOTICIA QUE A TODOS
NOS ALEGRARÁ.

UN «RATA» O «MOSCA» PARA NUEVA ZELANDA

La colección de aviones antiguos Alpine Fighter Collection, situada en el aeropuerto de Wanaka, Nueva Zelanda, continúa añadiendo aviones raros a su flota de aparatos en estado de vuelo, a pesar del serio accidente que sufrió su fundador, Sir Tim Wallis, mientras pilotaba un Spitfire. Un Polikarpov I-16 Rata, completamente restaurado, ha sido volado recientemente en Rusia. El aparato fue descubierto hace unos años cerca de Murmansk, donde era usado como cesta/contenedor. Debido a la exposición a los elementos durante varios años, los elementos de madera del fuselaje habían desaparecido, quedando poco más que las uniones del fuselaje y el esqueleto metálico de las alas. Los ingenieros rusos diseñaron una nueva cobertura de madera para el fuselaje que posteriormente fue entelada. Las alas y superficies de cola del pequeño caza han sido también totalmente reconstruidas, incorporando la mayoría de la antigua estructura. En los últimos meses se ha llevado a cabo con el I-16 un extenso programa de pruebas de carreteo y vuelo, y está planificado que llegue a Nueva Zelanda en la primera mitad de 1996. Se espera que el Rata esté presente en el festival Eastern Warbirds que se celebrará en el aeropuerto de Wanaka, pero no se sabe aun si participara ya en el programa de vuelos.

Volado por primera vez en 1933, el Polikarpov I-16 Rata es un veterano de la guerra civil española y, a pesar de que entonces era superado por los cazas más modernos, fue ampliamente utilizado en las primeras etapas de la guerra en el este de Europa.

Con una envergadura de sólo 8,8 metros y una longitud de menos de 6 metros, el I-16 es uno de los cazas más pequeños que vieron servicio activo durante la segunda guerra mundial.

Los aficionados europeos tendrán dentro de poco su oportunidad de ver un ejemplo de este pequeño caza cuando la sociedad de conservación de aviones históricos Old Flying Machine Company, con base en la base aérea de Duxford, Gran Bretaña, reciba su Rata en un futuro no muy lejano.

Publicado en la revista británica «Fly Past» de abril de 1996, página 15.

**FUNDACION
EMILIO
HERRERA**

EL PATRONATO DE LA FUNDACIÓN DA POR BUENO SU ESFUERZO AL CONSEGUIR QUE EL LEGADO CIENTÍFICO DE EMILIO HERRERA SALGA DEL ARCANO DONDE SE ENCUENTRA Y ASÍ PODRÁ DIVULGAR LA UNIVERSALIDAD DE SU CIENCIA COMO EL MÁS PRECIADO PATRIMONIO DE LA FUNDACIÓN.

A pesar de la valía científica de Emilio Herrera, este ilustre general tuvo que exiliarse con el sufrimiento añadido de que determinados amigos no le correspondieron con el mismo grado de amistad que él les entregó siempre y en todas las ocasiones; pero un grupo de aviadores jamás se alejó de su lado hasta llegar a constituir una fundación que lleva su nombre como homenaje que puede recibir una persona a quien quisieron arrebatarle su calidad de académico, y a su vez pretendieron escamotearle la medalla número quince que, por méritos propios, le concedió la Real Academia de Ciencias Exactas, medalla que anteriormente perteneció a JOSÉ ECHEGARAY, MATEMÁTICO Y PREMIO NOBEL DE LITERATURA.

Ante estos elementos de juicio, creemos que ninguno de nosotros puede poner en duda que el Patronato de la Fundación tiene y tendrá entre sus objetivos primordiales el que esta nueva entidad sirva de soporte o como motor de repuesto para que ADAR continúe volando hacia un horizonte con futuro.

Una vez legalizados los Estatutos y entregados en el Registro de Fundaciones del Ministerio de Educación y Cultura, supone que la Fundación ya es un hecho concreto, en cuyo caso ya no cabe cuestionar su nacimiento. Ahora, a su progenitora corresponde, en buena lógica, propiciar que ésta recién nacida mantenga un desarrollo normal.

Por todo ello, vaya nuestro más sincero agradecimiento a los que desde el primer momento reconocieron que la idea tenía posibilidades de una realización efectiva. Y de la misma manera, queremos hacer extensiva esta gratitud a los compañeros que a Un considerando la sugerencia como bienintencionada la estimaron tan difícil por no decir utópica.

En la actualidad, una vez que este proyecto está llegando a su acto fundacional, esperamos que todos, sin excepción, lo apoyen con el espíritu de solidaridad que ha prevalecido entre los miembros de ADAR.

¡ QUE ASÍ SEA !
La Comisión Gestora

NADA MAS NACER SE MUERE UN POCO CADA DÍA, PERO ADAR
DEBE CONTINUAR VIVIENDO SI EN EL INSTANTE DE SU
DESAPARICIÓN ENTREGA EL TESTIGO DE LA VIDA A UNA
FUNDACIÓN AMIGA QUE PROTEJA A LOS COMPAÑEROS
SOBREVIVIENTES COMO ADAR LO HACE Y LO HIZO SIEMPRE.

La Comisión Gestora



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

<i>Ángel Sánchez</i>	Madrid	29-6-96
<i>Juan Frías Romero</i>	Alicante	5-7-96
<i>José Barreda Vives</i>	E. Llobregat	7-96
<i>Rogelio Penacho Utrilla</i>	Zaragoza	7-7-96
<i>Manuel Novo Iglesias</i>	Madrid	15-9-96
<i>Antonio Aparicio Mtnez.</i>	Murcia	9-96
<i>Jaime Recasens Recasens</i>	Barcelona	9-96
<i>Salvador Marín Alonso</i>	Madrid	9-96
<i>José Feito García</i>	Francia	9-96
<i>Vicente Ortiz Villar</i>	Francia	9-96

Nuestro compañero Simón Fiestas Martí es un magnífico colaborador nuestro y, que, su extenso conocimiento de los temas aeronáuticos hace muy amena su colaboración, no sólo en nuestro modesto Boletín, también en órganos como la revista de «Aeronáutica y Astronáutica».

Esta aclaración es para decirle que no podemos publicarle todo lo que nos manda por la carencia de espacio que disponemos.

La Redacción

AL COMPAÑERO JOSEP CAPELLADES LE ACUSAMOS RECIBO DE LA CARTA Y MAGNÍFICAS FOTOGRAFÍAS QUE NOS MANDA, PROMETIÉNDOLE LA PUBLICACION DE ÉSTAS EN UN PRÓXIMO NÚMERO.

LA CULPA LA TIENE EL TIEMPO, TODOS LOS HOMBRES SE TORNAN BUENOS PERO... ¡TAN DESPACIO!

Browning

RELACION DE DONATIVOS AL BOLETIN ICARO

295	Pamplona	Ángel Azqueta	1.500	317	Francia	B. Fernández Grande	2.000
296	Benidorm	José García García	4.000	318	Sabadell	M. Colomer Pajol	3.000
297	Rubí	J. Centelles García	1.000	319	T. Velasco	D. Pantoja Bajo	3.000
298	Barcelona	V. Fortunato Beltrán	2.000	320	Madrid	Vicenta Gómez	1.500
299	Barcelona	S. Blasquez Gracia	2.000	321	Madrid	F. Nieto Monsalvo	1.000
300	Madrid	J. Gázquez Martín	2.000	322	Madrid	L. Bascuas Batalla	2.000
301	Madrid	T. Lafuente - Monsalvo	1.000	323	Madrid	G. Alvarez-Prida	1.000
302	Madrid	J. L. Aragonés R.	2.000	324	Torreveija	I. Velázquez Aparicio	3.000
303	Madrid	M. Delgado Gómez	2.000	335	Gerona	J. Berenguer C.	5.000
304	Madrid	Pilar Pérez González	400	326	Gijón	Aurora Hurlé Alonso	3.000
305	Gijón	Aurora Hurlé Alonso	3.000	327	Madrid	Pilar Pérez González	600
306	Madrid	M. Ríos Fernández	2.000	328	México	A. De Albert	2.450
307	Madrid	A. Novo Domínguez	3.000	329	Guadalajara	J. de la Fuente Guijarro	3.000
308	Madrid	Martín Bajo	1.500	330	Madrid	Carmen Castelló	500
309	Jadraque	M. Cabrera Muñoz	8.000	331	Madrid	A. Redondo García	1.000
310	Madrid	R. Duque Rodríguez	1.000	332	Madrid	A. Lozano Picazo	1.000
311	Eibar	C/. Mugerza Narvaiza	4.000	333	P. Muñoz	L. Meco Merchante	1.500
312	La Línea	A. Sánchez Pascual	5.000	334	Leganés	A. López Marcos	2.000
313	Brasil	J. E. Vergara Rivelles	3.000	335	Madrid	J. Gázquez	1.000
314	Madrid	L. Gallego Bollo	4.000	336	Madrid	A. Carrión Gómez	1.000
315	Torremolinos	J. Romero Jurado	10.000	337	Barcelona	A. Porta Vila	1.000
316	Málaga	G. Pastor Lillo	3.000				



Exposición de fotografías en la Sede de ADAR (julio 1996)

BOLETIN INFORMATIVO DE LA ASOCIACION DE AVIADORES DE LA REPUBLICA

Depósito Legal: M-5201-1995

EDITA: A.D.A.R.

IMPRIME: Melchor Reprografía

MAQUETA Y CONFECCIÓN: EUSEBIO ALONSO