



ICARO

BOLETÍN INFORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

Publicación trimestral

IV/2000 NOVIEMBRE

NUEVA EPOCA Nº65



**MECÁNICOS, OBREROS
ESPECIALISTAS:**

**¡¡ VENID A LA
AVIACIÓN !!**

COMEDICIONES
MCMXXXVII



SUMARIO

- 2** Desaparecidos
- 3** Getafe en nuestro corazón
- 5** Archivo ADAR informa.
- 7** Reflexiones de Angel Sáenz
- 8** El primer combate.
- 10** Hombres que dejan huella.
- 11** Lista de donativos.
- 12** Se fueron...
Se incorporan
- 13** In Memoriam
- 14** Cuento.
- 16** El bazar de A.D.A.R.



BOLETIN INFORMATIVO TRIMESTRAL. Nº 65 IV/2000
Sede social: San Bernardo, 119. 3º Int. 28015 Madrid
Tel. 91 593 91 68. e-mail: ADAR2000@terra.es

A.D.A.R. no se vincula necesariamente



Editorial

“Desaparecidos”

Un objeto puede físicamente desaparecer por distintos motivos. Normalmente, cuando interesa, se sustituye por otro, igual o mejor, y arreglado.

Con las personas es diferente. Pueden desaparecer materialmente, pero su espíritu (obras, pensamientos o como quiera llamarse) permanece siempre entre todos aquéllos que conoció durante su existencia física. Y aunque físicamente pueda, incluso, ser sustituida, espiritualmente (o como quiera llamarse) nunca lo es.

¡ Cuantos compañeros han desaparecido... !.

Los más recientes recibieron, por parte de los que les apreciaban, un homenaje final. Tuvieron su epitafio.

Aquellos otros, los que desaparecieron, literalmente, hace más de sesenta años, sólo recibieron el homenaje sentimental de los suyos, que al fin y al cabo era el más importante.

Sin embargo, siguen aquí, espiritual y físicamente. Si, físicamente también.

Sus restos yacen diseminados a largo de nuestra tierra, la suya, la misma que defendieron y por la que dieron su vida. Caídos en profundos barrancos y altos montes, yacen entre restos de tela, madera y metal que un día fueron sus monturas. Han sufrido décadas de saqueo y olvido. Algunos saben donde están, pero callan, como si más de sesenta años fueran una condena demasiado corta para los derrotados de entonces.

Estos “desaparecidos” son, realmente, las últimas víctimas de la barbarie fratricida española.

Sirvan estas breves líneas como cenotafio a todos ellos y reflexionemos sobre la forma de enmendar una situación que en el resto de Europa nunca habría ocurrido.

La Junta Directiva Nacional

Consejo de Redacción: Pedro Martínez, Eusebio Alonso José Antonio Campos y Eugenio Fernández.

Coordinación y Diseño Gráfico: Javier Marquerie.

Corrección de pruebas: José María Bravo

Han colaborado en este número: Carlos Lázaro Ávila, Celestino Díaz, Angel Sanz, José María Bravo, Simón Fiestas, Rafael Peche, Manuel Rios, José A. Campos y Javier Maquerie

Fotomecánica e Impresión: Melchor Reprografía, s.l.

Depósito Legal: M-5201-1995

Tirada: 900 ejemplares.

Esta publicación se financia exclusivamente con las cuotas y aportaciones voluntarias de los socios y simpatizantes de A.D.A.R.

Las Delegaciones

Las Delegaciones

CENTRO

GETAFE EN NUESTRO CORAZÓN

ACTOS CONMEMORATIVOS DEL 80 ANIVERSARIO DE LA 1ª ESCUADRA AEREA

El pasado día siete de octubre tuvo lugar el homenaje que anualmente se brinda a la Escuadra Aérea nº 1 de Getafe, cumpliéndose, precisamente este año, el 80º Aniversario de la creación de la misma.

La forzada y lamentable ausencia de nuestro entrañable compañero Rafael Peche, uno de los auténticos motores del Homenaje, fue paliada por las palabras que el compañero Joaquín Calvo dirigió a los asistentes. Entre los mismos, se encontraba el actual Jefe de la Base Aérea de

Getafe, Coronel D. Rafael López Juliá, sobrino de nuestro recordado Coronel Camacho, así como otros Jefes y Oficiales de la misma, acompañados de sus esposas. La representación del Ayuntamiento la ostentaba, como es habitual, nuestra compañera Laura Lizaga.

Tras la ofrenda realizada en el monolito a la Escuadra, los asistentes al acto disfruta-

zar una visita a la misma fue muy bien recibido por todos los presentes.

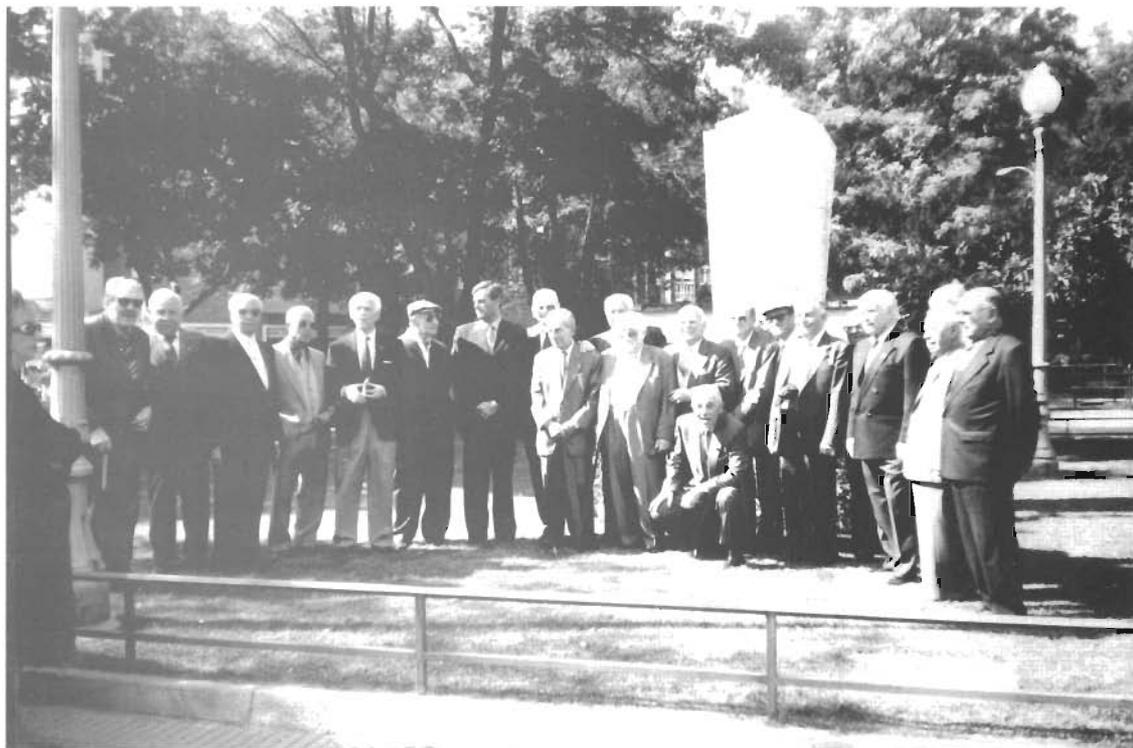


Foto: Javier Marquerie/Archivo ADAR

Un grupo de veteranos posa ante el monolito en memoria de la 1ª escuadra aérea .

mos de la típica comida de confraternización, en la que se pronunciaron los acostumbrados discursos por parte de la Asociación y de los representantes de la Base Aérea. El ofrecimiento realizado por el Jefe de la Base para organi-

Entre los asistentes al homenaje se encontraba la compañera Adelina Abramson, la querida teniente "perivoche" a la que todos recuerdan con cariño, y que también tuvo unas palabras de recuerdo y gratitud.



Las Delegaciones

Las Delegaciones

Es de resaltar que, si bien el número de compañeros asistentes había disminuido respecto al año anterior, entre los presentes se encontraba un nutrido grupo de socios y simpatizantes jóvenes, así como diversos familiares de los socios veteranos.

Con el apoyo de todos, veteranos y jóvenes, se debe conseguir la continuidad de un acto que aún el recuerdo al Honor y a la Lealtad de la Escuadra Aérea nº 1 con el presente y el futuro del Ejército del Aire.

J. A. C.

Fotos: Archivo ADAR



EL SECRETARIO DE LA JUNTA DIRECTIVA NACIONAL DE A.D.A.R. RECUERDA A TODOS LOS SOCIOS QUE LA CONFECCIÓN DEL PRESENTE BOLETÍN ES REALIZADA, EN LA ACTUALIDAD, POR UNO DE NUESTROS COMPAÑEROS.

TENIENDO EN CUENTA SU DISPONIBILIDAD LABORAL, FAMILIAR Y PRIVADA, OS RUEGO SEPAÍS COMPRENDER QUE LOS PLAZOS DE APARICIÓN DE "ICARO" NO SE CUMPLAN ESCRUPULOSAMENTE, AUNQUE, NATURALMENTE, CADA NUEVO NÚMERO HARÁ SU APARICIÓN DENTRO DE SU TRIMESTRE CORRESPONDIENTE. GRACIAS POR VUESTRA COMPRENSIÓN.

El Secretario de Junta Directiva Nacional de A.D.A.R.

José A. Campos

Fe de erratas.

En el boletín numero 60, correspondiente al mes de Julio de 1999 y en el donativo nº220 efectuado por Vicente Lillo, donde aparece la cifra 1000 debería poner 2000.



Archivo A.D.A.R. INFORMA

Francisco Javier de Madariaga Fernández. *Reus: Epicentre de la Força Aèria de la República (1936-1939)*. Arola Editors (arola@arolaeditors.com). Tarragona, 2000. 130 pp. Fotos B/N y planos.

A medida que pasan los años, van apareciendo más aportes históricos sobre facetas desconocidas de la Guerra Civil. Muchas de esas novedades proceden de trabajos locales o regionales con escasa difusión. Este libro del aeródromo de Reus aporta información muy interesante sobre uno de los centros más importantes de la Aviación de la República. Madariaga proporciona datos precisos sobre la creación del ae-

ródromo, así como de las fábricas donde se reparaban y montaban los Polikarpov I-15 *Chato* y Tupolev SB-2 *Katiuska*. Este estudio de microhistoria abarca aspectos desconocidos de los talleres de Reus y de las modificaciones locales que se hicieron al I-15, así como los efectos que tuvo en la vida de la ciudad catalana el traslado de los obreros de CASA-Getafe durante la guerra.



Artemi Rossel Ferrer. *El camp d'aviació de Celrà, 1936-1939*. Taller d'Historia de Celrà. Ajuntament de Celrà (Girona), 2000. 123 pp. Fotos B/N y planos.

Este libro es un buen ejemplo del florecimiento de los trabajos de historia local o microhistoria. En esta ocasión, los investigadores aeronáuticos cuentan con un estudio muy completo y documentado de uno de los principales aeródromos de la región catalana: Celrà. La especial infraestructura de este campo hizo posible que fuera empleado tanto por los cazas (I-15 e I-16) como por los bombarderos (Bloch y SB-2) de la República. Además, su ubicación en la retaguardia republicana posibi-

litó la instalación de talleres de mantenimiento y reparación de aeronaves. El trabajo llevado a cabo por Artemi Rossel desvela los efectos sociales, económicos y militares que tuvo la ubicación del aeródromo en esta localidad gerundense. Por último, hay que destacar la gran cobertura documental que se incluye respecto a las instalaciones y refugios del campo, así como los efectos de los bombardeos de los «nacionales» a través de fotografías aéreas.



Archivo A.D.A.R. INFORMA

El Tablón de Consultas



Miembros de este archivo han puesto en marcha una serie de investigaciones y estudios con el fin de profundizar en determinados aspectos de la historia de las Fuerzas Aéreas de la República. Para ello se están consultando archivos y revisando todos los datos conocidos, pero cualquier estudio estará incompleto si no se incluyen la información y vivencias que los miembros de esta asociación puedan aportar a los mismos.

Con el fin de daros a conocer todas las labores que se están llevando a cabo y al mismo tiempo poder hacer llegar a todos las lagunas históricas con las que nos tropezamos por si podéis colaborar, la redacción de este boletín pone en marcha el "EL TABLÓN DE CONSULTAS" del archivo de la asociación.

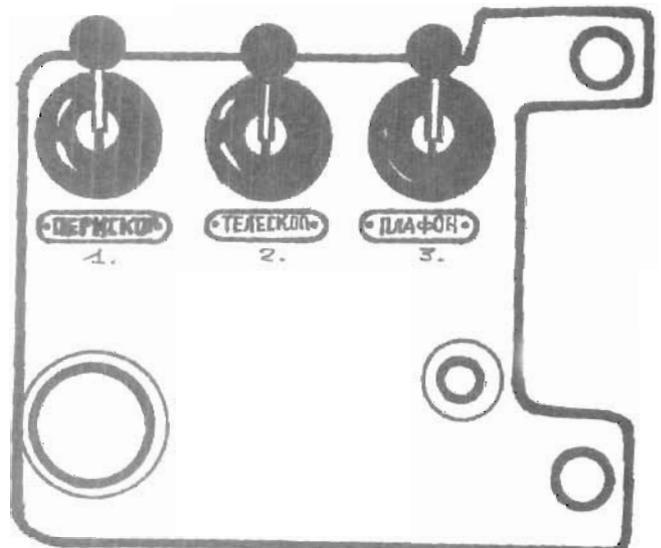
Rogamos a todos leáis con atención las notas que aquí publicaremos, pues se trata de cuestiones que en algunos casos son fundamentales para el desarrollo de las investigaciones. De antemano, muchas gracias a todos por vuestra colaboración.

Sgto. Corral Díaz

Una comisión de este archivo se encuentra realizando un estudio de gran trascendencia y para ello necesitan la colaboración de todos aquellos que puedan aportar alguna información acerca del Sgto. Jacinto Corral Díaz, piloto de "Chato" formado en la 3ª expedición de Kirovabad. Hasta el momento sabemos que se le dio por desaparecido a finales de Diciembre al sur de Lérida, pero desconocemos de que escuadrilla formaba parte.

Rogamos a todos aquellos que puedan suministrar algún dato, se pongan en contacto con la asociación con la mayor brevedad posible.

El socio Isaac Montoya, de la delegación Catalana, nos solicita información sobre la pieza abajo representada en el dibujo. Probablemente se trate de un Katiuska.



Los tres mandos (interruptores) que se conservan en la misma llevan abajo y en caracteres cirílicos las siguientes indicaciones:

- 1 PERISCOPIO,
- 2 TELESCOPIO y
- 3 LUZ DE TECHO (concretamente, pone "plafón")

Cualquier información será muy bien recibida, al igual que alguna fotografía o esquema del interior de estos aparatos.

En Julio de 1936, el Teniente Coronel D. Rafael Esteve, Jefe del aeródromo militar de Sevilla, fue detenido y encarcelado por las unidades militares sublevadas, debido a su fidelidad a la República.

Al asociado Miguel Chasan, de la delegación Valenciana, le gustaría saber que pasó con él, y cualquier información al respecto le será de mucha utilidad.

La información deberá ser remitida a ADAR (archivo), que la hará llegar al interesado.



Reflexiones de Angel Sánz.

Cierto día del año pasado, en que no tenía idea de cómo perder el tiempo, se me ocurrió escribir mis memorias ante el temor de perderlas el día menos pensado con la misma rapidez que se pierde la cartera.

Yo mismo quedé admirado, (me ocurre con frecuencia admirarme de mí mismo, pero no lo digo por modestia) con la fluidez que llenaba una hoja tras otra. La cuestión fue que me tragué ciento ochenta en visto y no visto. Después me entró como un "hartao" y ya no hubo manera de continuar. La cosa es que necesitaba un mínimo de doscientas para que pareciera un libro y no un periódico. Entonces, escribí veinte o veinticinco hojas más pero, de relleno más que de otra cosa.

Después, me dio por pensar que había materia para llenar muchas páginas más, sólo recordando a mis compañeros del "Puente". Además de Luciano Gallego, estaban Eugenio Aybar, un hombre tan digno, tan buen compañero y amigo hasta el final de sus días. Francisco Alvaro "El Raja", fiel compañero y artista hasta los huesos, Tomás Lafuente, otro del barrio y buen amigo.

Ya fuera de mi barrio, José Balsa Gutiérrez, el hombre que representaba la honestidad personificada, la cultura y la inteligencia unida al gran sentido de la amistad. Salvador Artigas, un SEÑOR con mayúsculas, en todo el recorrido de su vida de aviador, de deportista, de compañero y hermano. Y así tantos y tantos, con los que podía ha-



Foto: Archivo ADAR

ber llenado muchísimas hojas más.

Estuve pensando que título le daría y decidí que fuera "Memorias de un chico de Vallecas, piloto de la República". No he conseguido que fuera "La Odissea" de Homero con personajes mitológicos. Los míos son personas existentes o que habían existido.

Sin ninguna experiencia en cuanto el camino a seguir para su publicación, llegué a unos acuerdos con una gráfica y lancé mis primeros quinientos ejemplares. Entre vendidos y regalados a conocidos, amigos, un par de librerías y una editorial, salió casi la totalidad entre vendidos y regalados.

Como a la editorial le quedaban algunos ejemplares, me prometió que para hacer el lanzamiento estaba preparando un servicio de distribución, pero, que esto es lento para un libro escrito por un neófito, ya que al ciudadano en nuestro país lo tienen más preparado para informarle de si el jugador Figo o Raúl va a

jugar aquí o allá, que para interesarles en la literatura.

Es cierto, que la cultura de un pueblo está en relación directa con el número de obispos que tenga la nación. ¡AMEN!

Durante los años que fui Presidente de Alas Plegadas, tuve ocasión de recoger en casa de Pérez Gallardo documentación perteneciente a D. Emilio Herrera y que envié a la Delegación de Barcelona. Estos a su vez lo tramitaron a la Delegación de Madrid.

Cuando abandoné mi cargo de Presidente, a mi sucesor y actual Presidente, José Falcó, le hice entrega de toda la documentación perteneciente a Alas Plegadas. Jaime Mata, ex Presidente de ADAR, cuando dejó su cargo, hizo lo propio con todo documento de la Nacional y que forma parte de la historia de nuestra aviación.

Hay que comprender que cuando abandonamos los cargos, nada de ello nos pertenece en tanto que personas. Todo documento es propiedad de la Asociación y transmisible a los compañeros que nos suceden y que han tomado la responsabilidad de ADAR. Supongo que lo mismo harían los compañeros de Madrid: Bravo, Prada, Alonso, este que lleva muchos años entregado a nuestra Asociación y trabajando generosamente siempre.

También quisiera confirmar mi agradecimiento a Salvador Pomés, tesorero desde hace 30 años, a Vicente Gandía, otro incansable y actual Presidente de la regional de Levante, a José Falcó, gran trabajador y esclavo de su responsabilidad.

La generosidad y el sacrificio hacia los demás, son virtudes que sólo son privilegio de unos pocos.

Un saludo.

ANGEL SANZ BOCOS



El Primer Combate



por José María Bravo



Foto: Archivo ADAR

En la segunda quincena de agosto, la 1ª escuadrilla de Moscas aterrizó en Caspe, estableciendo su base en aquel aeródromo.

Los jefes soviéticos nos recibieron con grandes muestras de cariño y procedieron desde el primer momento a aleccionarnos sobre las difíciles tareas en que a partir de aquel momento habríamos de participar.

En una de las primeras charlas, el general José (Ptujin) nos recordó que si bien habíamos terminado con verdadero éxito y en un tiempo récord el curso de aprendizaje y adiestramiento, tendríamos que continuar perfeccionándonos en las complicadas condiciones de la guerra aérea. Por eso, en los primeros vuelos al frente no participaríamos en los combates, limitándose nuestra escuadrilla a observar cómo actuaban los avezados pilotos soviéticos. Yo, a quien siempre le ha gustado

meter alguna pulla, le pregunté a través del intérprete si “los fascistas estaban de acuerdo con semejante programa”.

Me respondió amonestándome por mi intempestiva observación, que, sin embargo, resultó acertadísima.

El 25 de Agosto despegamos hacia Belchite y nos encontramos de golpe con un nutrido grupo de Fiats, que parecían estarnos esperando para participar en la “primera clase práctica”.

Yo formaba parte de la 4ª patrulla, que mandaba Gandía, un compañero de mi curso, tan bisoño como yo. Como todavía no habíamos dominado el vuelo en formación, avanzábamos a bastante distancia de nuestro jefe Devótschenko. Este inició un picado para atacar a



unos bombarderos que se dirigían hacia nuestro territorio a menor altura. Nosotros no nos enteramos y continuamos volando en línea horizontal, encontrándonos de pronto meti-



dos en "pleno fregado" frente a los Fiats.

He de recordar que nos habían enseñado que uno no debía abandonar el combate mientras no lo hiciera toda la escuadrilla y quedaran en el lugar del encuentro aviones enemigos. Yo no sé lo que hice, el caso es que apreté los gatillos de mis dos ametralladoras y disparé hasta agotar la munición. A la salida de un viraje miré a mí alrededor y no vi avión alguno, ni propio ni enemigo, así es que decidí regresar a mi aeródromo. A pesar de que yo tenía buenos conocimientos (antes de la guerra me preparaba para ingresar en la Escuela de Ingenieros de Caminos y tenía aprobados dos años de Ciencias exactas) y creía saber orientarme bien, los cables se me cruzaron, y para encontrar nuestro campo deduje absurdamente que si al dirigirnos al frente ha-



Foto: Archivo ADAR

pletamente acribillado, y si yo no había sufrido heridas se debía al bendito blindaje (la chapa protectora situada detrás del asiento); incluso la hélice había sido perforada en varios sitios, y hubo que proceder a repararlo.

Al volver a montar la hélice, los mecánicos la pusieron en paso largo (no adrede, sin erróneamente, porque además el Mosca era un avión nuevo para ellos y no disponían de aparatos de comprobación), y cuando procedí a despe-

gar para el correspondiente servicio, atravesé el campo sin lograr alcanzar la velocidad necesaria para elevarme, salté por encima de otro "Mosca" que se hallaba en el límite del aeródromo, sobrevolé un camión y caí por el barranco. Afortunadamente, el avión no se incendió, porque sé desintegró. Yo me salvé por ir sujeto al asiento, por la protección del bienaventurado blindaje y porque "no me había llegado la hora", que afortunadamente aún no ha hecho acto de presencia en mi larga vida de aviador participante en dos guerras, la nuestra y la Gran Guerra Patria de la URSS. Me rompí no sé cuantos huesos, en Fuerzas Aéreas me dieron de baja por muerto en acción de guerra (a mis padres les enviaron un telegrama de pésame), pero no me ascendieron "posmortem", como era preceptivo.

Así terminó el famoso vuelo, en el que, según nuestros jefes, íbamos a ser meros espectadores.

cia territorio enemigo. Al aproximarme a Zaragoza, comenzaron a disparar los antiaéreos; entonces comprendí que el rumbo que llevaba no era el acertado; di un viraje de 180º y continué, pero en sentido contrario. Al ver que no quedaba casi combustible en el depósito, busqué un lugar donde aterrizar, ya que aunque se nos había dicho que no se nos ocurriera tomar tierra con el Mosca fuera del aeródromo, no iba yo a abandonar mi flamante avión y saltar en paracaídas; de pronto vi debajo de mí un campo, en el que logré posarme sin novedad. Resultó ser el mío - Caspe -, que yo no había reconocido (no olviden que era mi primer combate). Los compañeros me recibieron con fuertes abrazos (ya que me habían dado por derribado), diciéndome que me había comportado muy valientemente (yo no tenía la menor idea de mi actuación); el avión estaba com-



Dos aspectos del aeródromo de Caspe en la actualidad.

Como tantos otros, tras la guerra las pistas se reconvirtieron en terrenos de cultivo y como tal permanecen hoy en día.

Aún se conserva un depósito de combustible subterráneo, algunas edificaciones y el refugio principal, aunque éste se encuentra inundado en su mayor parte.

Fotos J. Marquerie/ADAR

bíamos dejado el Ebro a nuestra izquierda, ahora para regresar debería quedar a mi derecha. Sin darme cuenta, crucé el río y proseguí el vuelo en la misma dirección, es decir, ha-

HOMBRES

por Simón Fiestas Martí

QUE DEJAN HUELLA.

Antonio de Saint-Exupéry, nacido en Lión, el 29 de Julio de 1.900, habiendo transcurrido cien años, los medios de comunicación aprovechan la efeméride y tanto en Francia, como a nivel internacional, se multiplican los homenajes a su persona.



Antonio de Saint Exupéry (de pie, quinto por derecha) posa en la base española de Cabo Juby en 1928. El séptimo por la derecha, es Hidalgo de Cisneros.



Grupo de alumnos pilotos en Francia. El cuarto por la derecha de la fila superior es Juan Sayós.

Piloto aviador y eminente escritor, desaparecido en el mar Mediterráneo el 31 de Julio de 1944, a los mandos del bimotor "Lightnings P. 38", en un vuelo de reconocimiento, se pierde el rastro de regreso a su base en Córcega, aunque recientemente se han encontrado res-

tos del aparato, unos pescadores, frente el puerto de Marsella. Indudablemente su fama y notoriedad viene dada por ser el autor del relato infantil titulado: "El Principito", el libro más famoso publicado y traducido a 120 idiomas, tras la importancia prioritaria de las anteriores ediciones de "La Biblia" y "El Capital" de Carlos Marx, obras que ocupan el primer y segundo lugar respectivamente.

El centenario de su nacimiento, lo están aprovechando muchos países para repetir nuevamente sus obras, que aparte de "El Principito", Saint-Exupéry, piloto aviador y aventurero, incluye una extensa e interesante colección de libros, en los que cuenta gran parte de sus experiencias, entre ellos, títulos como; "Correo del sur; Vuelo nocturno; tierra de hombres; Carta de un rehén; Ciudadela" que vio la luz póstumamente y que nada tiene que ver con la aviación, al igual que "El Principito", en el que a través de la figura de un joven príncipe del desierto, el escritor reflexiona sobre el destino de la humanidad.

Como complemento y alguna similitud a este relato y

HOMBRES QUE DEJAN HUELLA.

personaje, voy a referirme a otro buen escritor, piloto aviador del Polikárpov I. 15, e I.16. Se trata de nuestro amigo y compañero, Juan Sayós Estivill, autor de uno de los mejores libros históricos de aviación, con el tema central de la guerra civil española, titulado: "Un aviador de la República"; con una primera edición escrita en catalán, después otra publicación traducida al castellano, ambas agotadas y, últimamente otra bella edición ilustrada con interesantes fotografías, aparte de otra futura en inglés, realizada por un simpatizante, todavía pendiente de publicación.

"Un aviador de la República" pudo ver la luz, inspirado en una habitación de hospital, en la que convalecía de un accidente el autor, gracias a lo cual, tenemos uno de los mejores relatos históricos de la aviación de la República.

Para conocer mejor y valorar la personalidad de Juan Sayós, diremos que siempre ha sido un gran aficionado a todo lo relacionado con la

aviación. Estos últimos años, en el aeródromo de Igualada, los fines de semana, marcaba escuela volando y pilotando planeadores, y después de ser remolcado, realizaba toda clase de maniobras, incluso acrobacia. Más tarde, al comprobar que le resultaba pesado el desplazamiento en automóvil, adquiere un avión de los llamados ultraligeros, que estuvo utilizando desde Vic a Igualada y regreso, resultando el viaje más cómodo y rápido, en una edad prácticamente no recomendable para esta clase de aventuras.

También, la obra "El Principito" de Saint-Exupéry fue inspirada y escrita durante la convalecencia de un accidente en el año 1943, en EE.UU., durante la Segunda Guerra Mundial, y repito una frase suya de entonces que dice: "la única patria verdadera de los hombres es la infancia".

Estas breves narraciones permiten ofrecer rescatar pequeñas parcelas de la historia, referidas a nuestro tiempo. Esperamos puedan interesar al amable lector.

DONATIVOS BOLETIN ICARO

PROCEDENCIA	NOMBRE	CANTIDAD	PROCEDENCIA	NOMBRE	CANTIDAD
S.P. Pinatar	A. Marinas Prieto	5000	Madrid	M. Saenz Castroviejo	1000
Alicante	R. Marco Marco	2000	Madrid	G. Gutiérrez García	4000
Alicante	M. García Ferrer	2000	Madrid	Pilar Pérez González	1000
Alicante	V. Tomás Almendros	1000	Málaga	G. Pastor Lillo	20000
Alicante	T. Tomás Almendros	1000	Sevilla	J. Ceras Sol Arias	10000
Alicante	V. Lillo Verdú	2000	Madrid	XXX	10000
Alicante	R. Bonmati Andreu	2000	Portugal	C. Lorenzo Villa	10000
Alicante	J.Fco. Gómez Martínez	2000	Barcelona	E. García Jover	3000
Alicante	Fco. Rubio de la Torre	2000	H.de Llobregat	A. Sánchez Martínez	5000
Alicante	A. Torres Gómez	2000	Murcia	J. Marín Quereda	5000
Alicante	E. Marimón Alonso	2000	Sevilla	J. Moreno Bernal	2000
Alicante	P. Jiménez López	2000	Murcia	D. Barcelona Lorente	2000
Alicante	A. Fernández Cantero	2000	Granada	C. Rodríguez López	2000
S. Pedor	Jaume Pala	5000	Cartagena	J. Manrubia Cruz	8000
Portugal	Antonio Roselló	10000	Leganés	A. López Marcos	2000
Benidorm	J. García García	4000	Madrid	T. Orte Alvaro	1000
Madrid	A. Lozano Picazo	1000	Leganés	I. Cardeña Pérez	2000
Madrid	M. Vallés Vicuña	2000	Madrid	E. Donoso Serrano	10000
Madrid	A. Carrión Gómez	1000	Badalona	A. Vallés Pasalamar	2000
Madrid	Fco. Cortés Rodríguez	1000	Madrid	E. Fernández Vargas	2000
Madrid	Fco. Alvaro Horcajada	1000	C. D' Ampuries	J. Berenguer Casasemper	5000
Madrid	J. Díaz de Santos	3000	Eibar	V. Muguerza Narvaiza	4000

El consejo de redacción de ICARO agradece estos donativos.

La Directiva Nacional agradece al asociado Angel Sanz la donación de un fax nuevo que ya está instalado y funcionando en la oficina de la asociación.



Se fueron...

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

La junta siente dichos fallecimientos y desde aquí da su más sincero pésame a todos los familiares y allegados.

Manuel Ríos Fernández-Pacheco, 23 de Julio de 2000 (Madrid)

Antonio de Frutos González, 22 de Julio de 2000 (Madrid)

Juanita Forzano Martínez, esposa de Martín Sáenz Castroviejo, 13 de Julio de 2000 (Madrid)

Julio Muñoz Ruiz, 19 de Agosto de 2000 (Madrid)

Gerardo Bielsa Lacorte, 29 de Julio de 2000 (Huesca)

Simone Vello nee Darmón, esposa de Miguel Vello 10- Septiembre de 2000 (Mouferneil-Francia)

Julio Calatayud Tapiol, Septiembre de 2000 (Premiere de Mar)

Francisco Puerta Mestre, 9 de Octubre de 2000 (Sabadell)

Blas Herrero Pérez, 10 de Julio de 2000 (Valencia)

Luisa Sánchez Bejarano, Octubre de 2000 (Barcelona)

Se incorporan a A.D.A.R.

Luis Sirvent

El hijo del que fue nuestro compañero, y que en su día formó parte de la 3ª escuadrilla del Grupo 21, se ha dado de alta en ADAR.

Jesús Bea.

También de Madrid, este aficionado a la investigación aeronáutica, ya conocido por muchos de vosotros, pasa a engrosar las filas de la asociación.

Rafael Permuy.

Este bien documentado estudioso de la aviación y su historia, se une a nosotros desde Galicia

La directiva Nacional les da la bienvenida.



In Memoriam

UN HASTA SIEMPRE PARA LOS CAMARADAS QUE DES- PEGARON DEL CAMPO DE LA AMISTAD Y NO VOLVIERON

Cuando se pierde un buen amigo, nos deja una huella imborrable, máxime cuando son seis los compañeros que nos dejaron:

Tomás González Verdura
Diego Tomás Lencina
Alejandro Valero y su esposa Carmen
Julio Muñoz Ruiz y su esposa Leonor.

Tal vez no me corresponda a mí trazar el retrato biográfico de estos queridos amigos que hemos perdido recientemente. Los cito por orden alfabético, porque para mí eran seis personas muy queridas tanto por su conducta como por su buen trato, por eso no les atribuyo más preferencia que la letra inicial de su primer apellido. Seis camaradas, que al darle el último adiós fueron pocos lo que no se libraron de humedecer sus ojos ante tan profundo dolor; (dicho así parece que murieron el mismo día, pero no, sólo obedece a que cada uno de ellos se merecía unas palabras de recuerdo; pero como hasta ahora no se hizo, parece bien citarlos a los seis).

Se exiliaron a la URSS. Allí conocieron a sus respectivas compañeras, de las que nunca se separaron, hasta que uno de ellos falleciera. Allí, lejos de sus parientes, permanecieron muchos años. Todos sufrieron las consecuencias de nuestra guerra civil y enlazaron las vicisitudes de la Guerra Mundial, de ahí que algunos historiadores afirmen que esta segunda y grande contienda se inició en España en 1936.

Estos camaradas junto con sus mujeres, formaron cuatro matrimonios muy compenetrados, y después regresaron a España en compañía de sus hijos. Aquí los recibimos con el afecto que se merecían, como sucedió con todos los compañeros que estuvieron más o menos cerca del Arma de Aviación, y estas parejas se unieron al grupo que después se vino a llamar la familia de ADAR, en cuya organización actuaron con un espíritu de solidaridad digno de imitar, pues jamás regatearon sacrificio para contribuir al buen funcionamiento de nuestra Asociación. Recuerdo que fueron de los primeros que se dieron cuenta que los Estatutos asociativos además de discriminar a las mujeres no garantizaban una vida más allá de la existencia de los aviadores; Por eso, un día, charlando con González Verdura, éste me dijo: "ADAR se asemeja a un pueblo que no recibiera nuevos nacimientos, su vida se limitaría a una sola generación".

-Le contesté: "Todo tiene solución". Y ahora, después de tanto tiempo, parece que hemos elegido la ruta óptima para llegar al objetivo deseado. Eso sí, siempre que nuestros familiares imiten a esos jóvenes que vienen sin un antecedente próximo a nosotros y sólo les une una afición o profesionalidad coincidente. Repito, eran cuatro parejas, ellos grandes hombres, y ellas mujeres fuertes, pero los ocho arropados con la misma indumentaria: un gran espíritu de solidaridad, demostrando en todos sus actos y ratificado en esos, más de 50 viajes; donde la convivencia está más próxima compartiendo los asientos del mismo autocar y en los mismos hoteles, y en estas situaciones

es donde se resalta y aparecen con más frecuencia esos tiquismiquis que es muy propio de la gente mayor, que es algo así como enfadarse por cualquier pequeñez. En eso, si que nos dieron un ejemplo, más bien una lección de comportamiento esos cuatro amigos, que nunca se enfadaron, ni levantaban la voz, mostrando una conducta ejemplarizante, de la que todos hemos aprendido, de ahí que se haya dicho, en alguna ocasión, que nuestras excursiones era como un seminario cultural, en donde todos éramos alumnos y profesores.

Y para que este homenaje no resulte incompleto, quisiera hacerlo extensivo a sus mujeres que son las que más han sufrido por su ausencia definitiva.

Lucía García, viuda de Tomás González Verdura.
Eugenia Krichevsh, viuda de Diego Tomás Lencina
Carmen Piñol, Viuda de Alejandro Valero.
Leonor Arguiñano, viuda de Julio Muñoz Ruiz

Por último, quisiera que esta necrología signifique un recuerdo eterno hacia estos amigos y todos los que antes o después nos dejaron.

Celestino Díaz Díaz

DIEGO TOMÁS LENCINA

Cuando desaparece una persona que posee unas cualidades morales y afectivas como las que poseía Diego Tomás, "San Diego" para muchos de nosotros, deja en los que le tratamos un auténtico sentimiento de orfandad, nos sentimos más solos.

Diego era un excelente amigo, buen compañero y estupendo camarada. Siempre estuvo del lado del compañero que pasaba un mal momento, bien fuera físico o anímico, y no digamos cuando se trataba de una pérdida irreparable que afectara al compañero; allí estaba él sosteniendo el ánimo del que se encontraba hundido, no era por cumplir, era porque asumía plenamente el dolor del amigo y lo hacía propio.

Fiel a su ideal, que le llevó cuando era aún adolescente, a trasladar a la sierra los cañones de artillería de Getafe, a cuya captura había contribuido antes, después, en la sierra, luchó en la defensa de Madrid, en los tiempos en que se conocía a Madrid como "capital de la gloria", y así continuó tanto en España como en la URSS; su ideal siempre lo mantuvo sin que influyeran en nada los episodios que hasta su muerte fueron sucediendo. A pesar de su estado de salud, estuvo durante un año trabajando para hacer realidad el homenaje que el pueblo español hizo en 1996 a los Voluntarios de la Libertad "Brigadistas Internacionales".

Estoy seguro de que si todos fuéramos como él ha sido, dejaría de ser Utopía para hacerse realidad aquello de que "la tierra será un paraíso/ la patria de la humanidad".

¡Gracias, querido e inolvidable Diego por tu ejemplo!

Rafael Peche Rodríguez



CUENTO

(O LOS RECUERDOS DE UN VIEJO MOSCA)

En una vieja revista francesa, he visto la fotografía de un Mosca, que se conserva en un Museo de Aviación de la U.R.S.S.. Lleva en su fuselaje el nº 16 blanco. El Mosca fue, sin duda, el aparato más representativo de la Aviación de la República, y le tenía gran simpatía por ser él quien siempre nos escoltó a la escuadrilla de KATIUSKAS donde presté mis servicios. — Bonita estampa, una formación de KATIUSKAS sobrevolada por otra formación de Moscas- Que sensación de seguridad y cómo se relajaban mis nervios cuando su achaparrada silueta evolucionaba a nuestro alrededor- Estos inolvidables recuerdos hacen que, dejando volar mi fantasía, dé vida a las cosas inanimadas, como en los cuentos de los niños e invite al viejo Mosca, abrumado por el peso de los años y los lau-

reles, a que me cuente su historia. Accede complacido, sencillamente, sin vanidad pero con la lógica satisfacción de su gran aportación en la lucha patriótica de su país.

Empieza hablándome de su diseño por el equipo de Polikarpov y la iniciación de su construcción en el año 1932. Al año siguiente voló el prototipo y el 1º de mayo de 1.935, hacía su presentación oficial sobre la Plaza Roja de Moscú. Radiante de gloria su metálico corazón porque sabía que en aquellos momentos era el mejor caza del mundo, por sus cualidades técnicas y por la inigualada cadencia de tiro de sus ametralladoras SKAS. Surgido de la ilusión y el trabajo de unos hombres que de las cenizas y el caos de su revolución cooperaban a que sus alas “forjando romances, más alto que el viento y el sol, vigilasen las

fronteras de su país de bosques y de ríos, donde el Volga extiende su caudal, siendo torres de defensa y honor” según el lema del himno de su aviación. Habían creado un poco sofisticada esa excelente máquina de guerra. Cumplía las exigencias del Mando que, para sus planes estratégicos, precisaba el dominio del aire, para que sus recién creadas fuerzas paracaidistas, con la guerrilla y la colaboración del terrible invierno, convirtiesen la enorme llanura rusa en la gran devoradora de ejércitos, machacando las retaguardias invasoras.

Se habían fabricado alrededor de 20.000 Moscas, que habían combatido en España, Manchuria, China Nacionalista, Polonia, Finlandia y, naturalmente en su país. Aunque el tiempo inexorable lo deja anticuado, superado por oponentes más recientes,

resiste estoicamente sus embestidas hasta que las nuevas generaciones surgidas masivamente tras los Urales, le relevan de su papel de caza y provisto de cohetes bajo sus alas apoya directa y eficazmente al Ejército de tierra.

Recuerdo con añoranza a su último piloto, que supo aprovechar al límite sus posibilidades, proporcionándole 10 victorias sobre otros tantos aparatos enemigos (cierto). Se sentía invencible cuando ocupaba su cabina. Fiel ejecutor de la maniobra que se le pedía, se diría que captaba los reflejos de su conductor antes que la presión sobre los mandos. Ningún enemigo se mantendría en su cola y eludía burlonamente el picado

traicionero y rabioso del que se descolgaba de las alturas. (Perdonemos al viejo luchador su posible y presuntuosidad, consustancial con su condición de viejo guerrero y aviador).

Continúa nuestro héroe su relato, ahora con la voz entrecortada por la emoción, y nos dice que su referido último piloto, cayó en combate el 25 de enero de 1944, tripulando otro tipo de avión, se llamaba Anatoli Lomakin, Capitán y Héroe de la Unión Soviética.

Algunos sabrán y otros no, que la condecoración de Héroe de la Unión Soviética consiste en un pasador del que pende una estrella de oro y fue creada en el año 1934

para recompensar a la tripulación de un avión que acudió en ayuda del barco soviético de investigación científica CHELIUSHKIN en el Artico.

Pero, ya empieza a amanecer y desaparece el encantamiento, disolviendo la nube a que mi fantasía me había elevado. Sólo queda ante mí, en absoluto silencio, naturalmente, la foto del Mosca de la antigua y amarillenta revista francesa, cogida al azar, que como todo lo que trata de aviación, conservo amorosamente.

Manuel Ríos Fernández

CARTA ABIERTA

Dentro de las incorporaciones de jóvenes a esta asociación ha habido quien, de forma voluntaria, ha decidido implicarse de manera un poco mayor en el mejor funcionamiento de la misma. Trabajamos (creo que hablo por boca de todos) por la existencia y la continuidad, trabajamos por la labor social y el reconocimiento histórico de los miembros de las Fuerzas Aéreas de la República. Y sobre todo, trabajamos porque queremos, porque nos gusta. No buscamos ni recompensas ni palmaditas en la espalda, nos basta con el orgullo personal, privado e individual de hacerlo codo con codo con vosotros. Esa es la recompensa. Con eso, al menos a mí, nos basta.

Pero también es cierto que en ocasiones me encuentro (y ahora hablo por mí mismo) dando pasos con los ojos cerrados. Como responsable del boletín, y en estrecha unión con el consejo de redacción y colaboradores habituales, hemos tratado de incluir una serie de cambios de gran importancia dentro del mismo para que éste resulte lo mejor posible: ganar en interés, conseguir mayor diversidad temática y mejorar su aspecto en general, son las líneas generales que seguimos, pero... ¿y a vosotros, que os parece todo esto?.

Estoy absolutamente convencido de que tenéis opiniones y comentarios al respecto y todos ellos servirían de aliento para nosotros: los comentarios de apoyo supondrían una recompensa añadida y los critico-constructivos nos ayudarían a mejorar más, a lograr que ICARO sea del agrado de un mayor numero de socios.

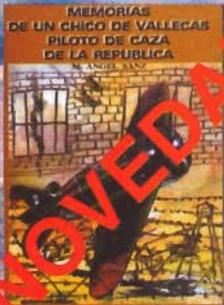
Así pues, os emplazo a que, por carta dirigida a la sede de la Asociación, nos hagáis llegar vuestras opiniones y comentarios. Serán, en verdad, un gran apoyo y ayuda para los que trabajamos en esta publicación.

De antemano, vaya mi agradecimiento a todos vosotros.





Catálogo de productos



NOVEDAD

¡NOVEDAD! MEMORIAS DE UN CHICO DE VALLECAS PILOTO DE CAZA DE LA REPUBLICA. Angel Sanz «Vallecas». 2.000 Pts.

UN AVIADOR DE LA REPUBLICA. Juan Sayós Estevill. Reedición del clasico llevada a cabo por craftair. 3.900 Pts.



LOS COMBATES DE UN PILOTO DE CAZA DE LA REPUBLICA. Luís Sirvent Cerrillo. 2.000 Pts

Magazine 2000. Delegación Catalana-Norte-Balear 1.000 Pts



CAMISETA BLANCA A.D.A.R. 1.000 Pts. Tallas L - XL



RELOJ 60 ANIVERSARIO 300 Pts.
F.A.R.E. 1.300 Pts.
PIN 60 ANIVERSARIO 300 Pts.
Pin F.A.R.E. 300 Pts



Los pedidos se realizarán telefónicamente a la Asociación o en el local social de la misma.

- Se servirán por orden de recepción.
- Los gastos de envío correrán a cargo del interesado.
- Los pagos se efectuarán contra reembolso.