ICARO

BOLETÍN INFORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

NUEVA EPOCA Nº66 I/2001 ENERO Publicación trimestral

SUMARIO

2 2.001

3 Brigadistas Internacionales en Corbera de Ebro.

4 Entorno a las F.A.R.E.

5 Directiva Nacional informa. Donativos Boletín ICARO.

6 Una verdadera maravilla. por José María Bravo

9 Homenaje y Recuerdo. por Eusebio Greciano

11 Se fueron... Se incorporan.

12 El bazar de A.D.A.R.

Dirección: Pedro Martínez, Eusebio Alonso y José Antonio Campos
Coordinación y Diseño Gráfico: Javier Marquerie.
Corrección de pruebas: José María Bravo
Han colaborado en este número: José María Bravo, Simón Fiestas, Eusebio Greciano, José A. Campos y Javier Maquerie.
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.

BOLETIN INFORMATIVO TRIMESTRAL. Nº 66 1/2001
Sede social: San Bernardo, 119, 3º Int. 28015 Madrid
Tel. 91 593 91 68.

Editorial

«2.001»

Seguro que todos recordamos la gran película de Stanley Kubrick **"2001, Una Odisea del Espacio"**.

Ahora, que ya hemos llegado a la mítica fecha, vemos que de lo esperado, poco o nada acontece. El hombre aun no ha llegado disponer de la sabiduría científica y medios técnicos para realizar el sueño espacial narrado en la cinta. Mientras, en nuestro planeta, las guerras, el hambre y el desastre ecológico no cesan. ¡Que lástima...!

Sin embargo, la verdadera odisea del espacio comenzó hace muchos más años... siglos. Desde los lejanos diseños del genio Leonardo a los pioneros Lilienthal, Ader y hermanos Montgolfier, entre muchos otros. Por fin, un día, en las solitarias colinas de Kittyhawk, un artefacto más pesado que el aire tomo posesión de su nuevo reino.

Desde entonces y con cada nuevo despegue, con cada nueva travesía y aterrizaje, se forjó una odisea de la que los miembros de nuestra Asociación fueron protagonistas. Y todavía están aquí para contarlo.

A día de hoy, las naciones y gobiernos quizá deberían reconsiderar la exploración espacial. Aparcar los proyectos faraónicos que fracasan por nimios detalles, a pesar de las inmensas sumas de dinero que en ellos se invierten. Ya sabemos que la búsqueda de nuevos mundos siempre ha sido una constante en la evolución y desarrollo del ser humano, pero mientras tanto ¿qué ocurre en el pequeño trozo de universo que nos ha tocado habitar?.

Quien sabe si antes de proseguir en la búsqueda de nuevos horizontes siderales no deberíamos, no ya conquistar (que horrible palabra), si no intentar arreglar todo el mal que hemos realizado antes del 2001 con nuestro amado planeta y sus habitantes. Seguro que si hace algún tiempo, tampoco demasiado, todos unidos y en armonía hubiéramos solo intentado hacerlo, hoy quizás podría verse una película titulada **"2.001 Una Odisea de la Humanidad"**.

La Junta Directiva Nacional

Las Delegaciones

Las Delegaciones

Delegación Catalana - Norte - Balear

BRIGADISTAS INTERNACIONALES EN CORBERA DE EBRO

El pasado 14 de Octubre, una representación de la Junta Directiva de ADAR-Barcelona, hemos asistido, expresamente invitados por el Ilmo. Sr. José Luis Gamero González, Alcalde de Corbera de Ebro, a los actos celebrados en homenaje a los miembros de las Brigadas Internacionales, voluntarios en la Guerra Civil Española 1936-1939, acompañados por el Coronel, Louis Blezy, Presidente de la Asociación de voluntarios de la España Republicana, que juntamente con otros 40 Brigadistas, en apretado programa, visitamos el Ayuntamiento donde se dio la bienvenida a todos los asistentes.

Vista de uno de los momentos de los actos celebrados en Corbera del Ebro.

Siguiendo el programa de actos, Brigadistas y numeroso público, entre los que figuraban cadenas de televisión, periodistas nacionales y extranjeros, subimos al antiguo pueblo que fue Corbera de Ebro, que soportó la acción de los ataques de la artillería y la aviación, quedando totalmente destruido, donde y de cara al mediodía, con la sierra de Cavells al frente, ha sido erigida una impresionante escultura-homenaje, obra del artista local José Luis Terraza, ante la cual, con toda solemnidad se procedió a su inauguración. El Sr. Alcalde y otras personalidades presentes, intervinieron en diferentes idiomas, destacando al Delegado de la Generalitat de Catalunya y el Coronel Blezy, siendo ampliamente aplaudidos.

Desde el "Poblé Vell" que ya simboliza un monumento a la Paz, nos dirigimos al Casal de Corbera de Ebro, donde al aire libre, cómodamente instalados, unos 500 comensales disfrutamos de una comida fraternal de hermandad degustando un sabroso menú y los estimulantes vinos de la comarca. Para finalizar, se entregó a los amigos Brigadistas un recuerdo de su presencia, acompañado del aplauso y afecto de todos los asistentes.

Todavía tuvimos tiempo para visitar en el mismo Casal, una amplia Sala-museo, donde se exhibe material de guerra, recogido durante el transcurso del tiempo, en diversas zonas de la comarca, en la que todavía persisten trincheras y restos de aquel drama bélico.

Nos despedimos de este amable y generoso pueblo, autoridades, familiares y amigos, confiando volver, para con la compañía de un experto, conocedor de la región, poder recorrer lugares donde todavía pueden verse paisajes inéditos de lo que fue y ha quedado para la historia de la cruenta Batalla del Ebro, hoy símbolo perenne que representa un gran monumento dedicado a la paz.

Simón Fiestas Martí

Las Delegaciones

D. Joaquín Collar Serra, piloto aviador militar desaparecido el 20 de Junio de 1933, durante el vuelo del "Cuatro Vientos" (Sevilla-Cuba-México), en su 67º Aniversario ha sido motivo de un cálido homenaje en su ciudad natal de Figueras, conmemorativo de tan extraordinario vuelo.

La Junta Directiva de la Agrupación Catalana Norte Balear de ADAR ha realizado una visita de cortesía al Ilmo. Sr. D. Alberto Cenalmor Balari, nuevo Coronel Jefe del Sector Aéreo de Barcelona y del Acuartelamiento Aéreo de El Prat, para saludarle y desearle éxitos en su gestión.

Entorno a las F.A.R.E.

REVISTA ESPAÑOLA DE HISTORIA MILITAR (Quirón Edic., nº 6 Nov./Dic. 2000)

- **El Macabro Cajón. La verdad sobre el derribo y muerte de Primo Gibelli** (por Rafael Permuy)

Un estudio serio y documentado sobre uno de los hechos (conocidos) más espeluznantes de la Guerra Civil. Nuestro compañero de Asociación aporta documentación, relatos y testimonios para llegar a unas conclusiones que, vistas a más de sesenta años de producirse, parecen definitivas. Así deberían ser todos los estudios que se realizan sobre el conflicto.
Enhorabuena y continua en esta línea, compañero.

- **XXIV Asamblea de la ADAR** (por Juan Arráez Cerdá)

¿Qué decir sobre este panfleto?. El autor del libelo en cuestión se despacha a gusto contra todo aquello que no es de su agrado personal (sin ser, sí quiera, socio de ADAR). Confunde y distorsiona hechos probados y grabados, se atreve a llamar "acogotados" a los miembros de la Asociación, presentes en la Asamblea, que no comulgan con sus ideas, llama "individuo" a otro compañero por el mismo motivo, critica las decisiones de nuestra Asamblea soberana e intenta sembrar la semilla de la discordia entre Delegaciones.

Las Juntas Directivas de las Delegaciones y Nacional ya han tomado cartas en el asunto y se ha remitido a la publicación una carta conjunta que pone las cosas en su sitio. Alguno de los socios aludidos han obrado igual. Esperamos ver publicada la respuesta de las Directivas y que los lectores se den cuenta de que unos escriben Historia y otros "historietas". Y ... por favor, Sr. Arráez, ¡olvídenos de una vez!.

J. A. C.

LA DIRECTIVA NACIONAL INFORMA

CUOTA DE SOCIO PARA EL AÑO 2001

Según lo acordado en la Asamblea Nacional de ADAR, celebrada en Los Alcázares (Murcia), el día 27 de Mayo de 2.000, la cuota mínima anual de socio será la siguiente:

Cuota socio año 2001..... 10.000 ptas.

Cuota socia año 2001 ..... 5.000 ptas.

XXV ASAMBLEA NACIONAL DE A.D.A.R.
XXIX COMIDA DE CONFRATERNIDAD

Este importante encuentro de ADAR, será organizado por la Delegación Norte Balear. La fecha programada para dicho evento es el día 26 de Mayo de 2001, en Castelldefels. Oportunamente se enviará el impreso para hacer las reservas de Hotel y Comida de Confraternidad.

DONATIVOS BOLETIN ICARO

ORIGEN	NOMBRE	CANTIDAD	ORIGEN	NOMBRE	CANTIDAD
Madrid	Felicita de la Hera	1.000	Barcelona	J. Fabregat Pedrero	2.000
Madrid	L. Del Río Villarroe	4.000	Tomelloso	C. Ruiz Daimiel	1.000
Silla	Adela Delgado Romero	1.000	Francia	S. Celdrán Alvaro	10.000
Madrid	E. Ortega Bustos	2.000	Madrid	Carmen Castelló Vaquer	1.000
Madrid	T. García de Francisco	1.000	Argamasilla	A. Cano Cano	5.000
Guadalajara	J. De la Fuente Guijarro	3.000	México	A. Dealbert	2.000
Alicante	V. Tomás Almendros	1.000	Alicante	T. Tomás Almendros	1.000
Barcelona	A. Ramírez Hernández	10.000	Gerona	F. Pararols Mercader	5.000
Alcorcón	C. Casado Escobar	2.000	Madrid	J. Sánchez Casas	1.000
Madrid	J. Cobarro López	4.000	Madrid	Vda. de Covarrubia	1.000
Madrid	Antoria Matarredon	1.000	Madrid	Vda. de Castañeda	2.000
Madrid	Pepita Bretón	1.000	Madrid	F. Llana Abad	2.000
Madrid	H. Hidalgo Hernández	2.000	Madrid	F. Hernández Fernández	10.000
Madrid	S. Vaquerizo García	2.000	Madrid	M. Gallardo de la Torre	2.000
Almuñecar	M. Castedo Neira	2.000	Madrid	J.José Aparicio Cascón	5.000

El consejo de redacción de ICARO agradece estos donativos.

LA JUNTA DIRECTIVA NACIONAL DE A.D.A.R. Y TODOS LOS QUE REALIZAN ICARO, DESEAN A SUS COMPAÑEROS Y AMIGOS FELICIDAD EN EL 2.001.

(Ilustración: Isaac Montoya)

UNA VERDADERA MARAVILLA

(El «mosca» con motor de altura)

A finales de agosto de 1938 llegó a la Escuadra 11 una partida de motores norteamericanos Wright Ciclone R 1820 F3 (no sé cómo entraron en España), mucho más potentes que los que llevaban nuestros aviones.

El Jefe de la Escuadra, comandante Giménez, decidió ante todo experimentarles en vuelo, encomendándome a mí esa tarea. Los motores se hallaban en el aeródromo de Celrá. Así es que salí el día siguiente para allí, pilotando mi CM 249. Como no podía prescindir de mi inseparable e insustituible mecánico Padín, le envié en mi coche a ese mismo lugar.

Una vez montado el motor, lo que no llevó mucho tiempo, procedimos a instalar en el avión una botella de oxígeno, cargada con 150 atm.,

Isidoro Giménez, José María Bravo y Manuel Aguirre.

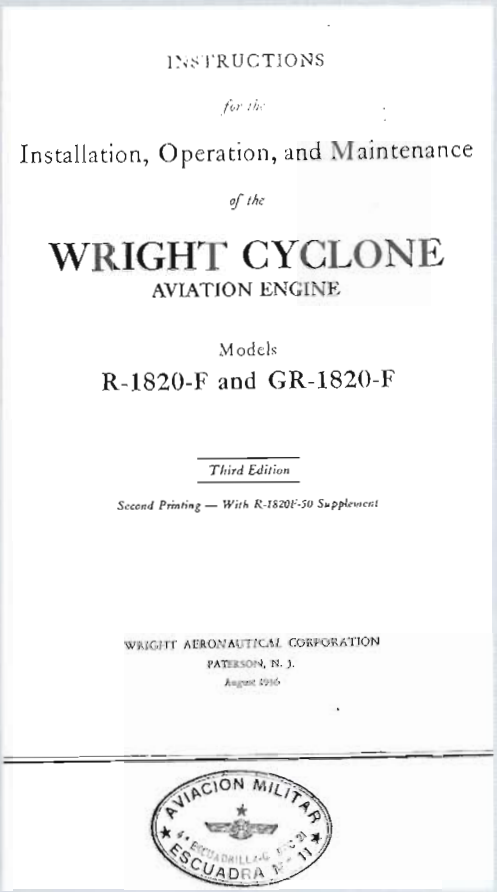
que era la única de que disponíamos. Como era muy larga y pesada, la colocamos detrás del asiento y le acoplamos un "chupete" para que yo pudiera respirar el oxígeno. Instalamos también un aparatito, un barógrafo, al objeto de confirmar la altura alcanzada.

Primero decidimos hacer una prueba a 5.000 m. Para comprobar cómo funcionaba el oxígeno y ver si me adaptaba al "chupete", ya que a los veintiún años había olvidado como lo utilizaba cuando tenía dos.

La primera prueba fue satisfactoria. El oxígeno se hacía notar agradablemente y yo respiraba mucho mejor que en los vuelos cotidianos, cuando carecía de él.

A la mañana siguiente, creo recordar que era el 30 de agosto, equipado con mi nuevo mono de abrigo (los habíamos recibido antes que los motores, señal de que los de intendencia ya sabían de su existencia, pero se lo habían callado), despegué para dar comienzo a la prueba.

El avión se comportaba perfectamente con su nuevo motor. A 8.000 m. di algunos virajes (no me decidí a ejecutar figuras de pilotaje con el botellón que llevaba detrás. Cuando alcancé 11.000 m. de altitud, noté que el "mosca" no se conducía con la misma alegría que a alturas inferiores. Así es que decidí dar por terminada la prueba. Creo que ese día


INSTRUCTIONS

for the

Installation, Operation, and Maintenance

of the

WRIGHT CYCLONE
AVIATION ENGINE

Models
R-1820-F and GR-1820-F

Third Edition

Second Printing — With R-1820F-50 Supplement

WRIGHT AERONAUTICAL CORPORATION
PATERSON, N. J.
August 1946

Reproducción de la portada de un manual de mantenimiento de uno de los motores protagonistas de este artículo, que perteneció, como se observa en el sello de la parte inferior, a la 4ª Escuadrilla del Grupo 21.

batí el record de altura de España en un avión de caza con cabina abierta.

Tomé tierra sin novedad y dije a Padín (único testigo del hecho, ya que evitamos dar publicidad del mismo por si fallaba y sobre todo para que lo conseguido no pudiera llegar a oídos del enemigo), que desmontase la botella de oxígeno y el barógrafo, como testimonio de la altura alcanzada.

Como ya era tarde y además estaba cansado del vuelo, decidí emprender el regreso al día siguiente.

Tomé tierra en Valls para informar en primer lugar al comandante Giménez el éxito de la prueba, regresando seguidamente a Vendrell para darle la buena noticia al Jefe del Grupo 21 comandante Zarauza, mi inmediato superior, e incorporarme a mi puesto de 2º jefe.

Se decidió montar sin pérdida de tiempo esos motores y el equipo de oxígeno en la 4ª esc. de Arias, que pasaría a ser conocida como la del "chupete", ya que era la que entonces contaba con los pilotos más experimentados (en 1ª, 3ª, a consecuencia de las pérdidas sufridas en los últimos combates había muchos novatos).

Zarauza, cuyo "hobby" era disparar, no perdió la ocasión de ver el resultado de los impactos de bala en una bote-

UNA VERDADERA MARAVILLA

(El «mosca» con motor de altura)

lla de oxígeno cargada a 150 atm. Colgamos una de un árbol que crecía cerca del puesto de mando y disparó con un fusil. El resultado no pudo ser más aterrador. La botella dio un tremendo estallido y se llevó por delante medio árbol. Menos mal que no había testigos, pues si los pilotos se hubieran enterado del estropicio no habría quien les hiciera utilizar el oxígeno.

Asustados de lo que habíamos visto, recurrimos al "sabio" de los "moscas", al piloto de la 1ª esc. Joaquín Velasco "Vilkin", persona de mente privilegiada, estudiante de ingeniero antes de la guerra. Le llamamos al puesto de mando del Grupo al aeródromo de Vendrell, y le pusimos al corriente del caso. Empezamos a reducir la presión del oxígeno en una nueva botella (disponíamos de varias) y dejamos a Zarauza que siguiera dándole al gatillo. Al llegar a una carga con 50 atm., vimos que ya no se producía explosión alguna, aunque, eso sí, el oxígeno se escapaba por el orificio del proyectil, lo que constituía un mal menor, que subsanamos encargando fabricar pequeñas botellas de oxígeno blindadas, que las balas enemigas no pudieran perforar, ni siquiera las de gran calibre de los Fiats. Las colocamos bien sujetas en la parte izquierda del suelo de la cabina, donde se recargarían después de cada vuelo. Así se resolvió el problema del oxígeno.

Otro, que surgió cuando ya actuaba la escuadrilla a gran altura (por encima de los 8.000 m.), era que las ametralladoras se encasquillaban por congelación del aceite de engrase. La solución la consiguió en mi aparato (Zarauza y yo también llevábamos motores de altura), mi mecánico, que habría llegado a ser un gran ingeniero de no haber perdido la guerra. Ideó un sistema de calentamiento de las dos sincronizadas, que estaban situadas encima del motor, mediante la conducción hasta ellas del aceite procedente del mismo, que luego se refrigeraba mediante un diminuto radiador que montó en la parte interior del capot frontal.

Con las situadas en los planos no lo intentó, ya que resultaba muy difícil hacer llegar hasta ellas una conducción de aceite. Además, bastaba con las otras dos, que eran las más eficaces, porque al estar situadas casi encima del colimador, la puntería era mucho mayor.

Dado el buen resultado del sistema, no tardó la escuadrilla en copiarlo.

Los resultados obtenidos con tales innovaciones no tardaron en manifestarse. El enemigo dejó de ser el dueño del cielo a gran altura, ya que nuestros cazas que operaban debajo lo hacían con la tranquilidad de saberse protegidos por los "chupetes", que pronto fueron sustituidos por mascarillas, mucho más cómodas. Lástima que sólo se pudiera dotar de oxígeno una escuadrilla.

José Mª Bravo Fernández

Homenaje y recuerdo

por
Eusebio Greciano

Un día tras otro ha ido pasando el tiempo: meses, años. Sí, años, más de tres. Fue en mayo de 1992. En la celebración de la Asamblea Anual –de no grata memoria- y Comida de Hermandad de Sitges. Todo el tiempo desde entonces he tenido la intención, el deseo muy sincero, de hacer lo que estoy haciendo: Escribir unas líneas como homenaje y recuerdo, a la vez que respeto y afecto, ¡Sí, afecto! a la memoria del Capitán, del Coronel, D. ANTONIO ARIAS ARIAS. No debí dejar pasar tanto tiempo y pido disculpas a quien quiera aceptármelas.

Manuel Zarauza

Antonio Arias

En la Asamblea de Granada de 1994, cuando varios compañeros de Escuadrilla: Salvador Andréu, Claudio González y yo, esperábamos felices y contentos verle y oirle como Presidente de ADAR. Extrañados de no verle, físicamente, pensamos que por alguna razón fortuita se había retrasado. Pero cual no sería nuestra sorpresa y consternación cuando el ya nuevo presidente D. Ramón Prada, comunica a toda la Asamblea la triste noticia de su desaparición, de su fallecimiento. Nuestra alegre euforia se vino abajo y sólo supimos mirarnos con mucha tristeza, sin saber qué decir y como si nos pareciera que no era verdad.

Y es que el Capitán Arias era como un vínculo para todos nosotros, que nos

unía más y enorgullecía mucho haber servido a sus órdenes.

Y fue en Sitges en 1992, cuando tuve la gran satisfacción, podría decir la alegría, de saludar muy efusiva, respetuosa y con gran admiración, después de cincuenta y tantos años, al que fue el más digno sucesor del Capitán Zarauza al mando de la 4ª Escuadrilla de "MOSCAS" a la que siguió dando el prestigio y el brillo que siempre había tenido; haciéndola merecedora, merecedor en sí mismo, de ser la primera y la única en usar el "CHUPETE" (léase mecanismo especial de oxígeno para volar a grandes alturas).

Con el cambio que cabría esperar en tanto tiempo, el Coronel Arias parecía llevar muy bien sus años y, sobre todo, lo que conservaba intacto eran su proverbial llaneza y sencillez de siempre.

A mi amigo y compañero de Escuadrilla, Claudio González, ya mencionado, le debo la gentileza de llevarme a saludar al Capitán Arias. De no haber sido por Claudio, muy probablemente no hubiese tenido esa feliz oportunidad. La cordialidad y efusión con que me gustaría que me lo autografiara. El momento no era apropiado y convinimos, a insistencia mía, en que iría con gusto a su casa.

Dos días después tuve el honor de visitarla en la calle Blasco de Garay, de Madrid, y muy gentil y bondadosamente me autografió el libro. A decir verdad, me pareció muy emocionada según iba escribiendo. En la charla que acompañó al acto –si se puede decir así- me explicó la muy triste y dolorosa forma en que recibió la noticia de su viudez. En la vida de nosotros, los seres humanos, a veces se dan las paradojas más imprevistas e inimaginables.

Doña Adela me recibió muy atenta y cariñosa y charlamos un buen rato durante el cual traté lo mejor que pude de no aumentar su dolor. Su hija Nieves fue también muy gentil y lo mismo una hermana de Dª Adela. Estaban preparando viaje hacia un pueblo de Valencia, donde tiene familiares que la acogerán muy bien, lo que le servirá para encontrar la serenidad y el equilibrio espiritual que, según me pareció, estaba necesitando.

Un "Super Mosca" de la 4ª escuadrilla del Grupo 21 en una pausa durante la batalla del Ebro. En el timón de cola se puede observar la mascota del Popeye.

Se fueron...

Desde la publicación del ultimo 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 aqui da su más sincero pésame a todos los familiares y allegados.

Blas Herrero Pérez (Valencia)	10-7-2000
Luisa Sanchez Bejarano, Vda de A. Ximenez (Barcelona)	Octub.2000
José García García (Barcelona)	25-10-2000
Antonio Molina (jefe 1ª Reg Area, Jefe E.M Escuadra nº11)	12-10-2000
Joaquín Mendoza Burgos (Madrid),	8-09-2000
Ramón Muñoz Cristino (Madrid),	16-11-2000
Jaime Fornos Ximénez (Barcelona)	8-11-2000
Joaquín Carrero Montoro (Madrid)	18-11-2000
Modesto Cabrera Muñiz (Jadraque)	14-10-2000
Pedro del Olmo Arranz (Madrid)	01-12-2000
Mariano Izquierdo Suárez (Argentina)	03-11-2000
Domingo Gargallo Jariod (Caspe)	06-11-2000
Maria Casademont Joher (Esposa de José Suñé) (Barcelona)	25-07-2000
Sergio Prieto Guisasola (Eibar)	15-12-2000
Ramón Estenaga (Francia)	25-12-2000
Sebastian Carrión (Badalona)	03-12-2000

Se incorporan a A.D.A.R.

Pedro Pablo Sanchez

Este piloto civil se incorpora a A.D.A.R. Delegación Centro.

Josep Pla Blanch

Muy conocido por su tenacidad como investigador aeronáutico, sus trabajos sobre el aeródromo de Balaguer son muestra de ello. Se incorpora a la Delegación Catalana.

Julian Oller

Otro investigador aeronáutico que se incorpora a la Asociación. Él se define como "aerotrastornado", y se une a la delegación Valenciana.

José Mª Jimenez Celorrio

La Delegación Centro cuenta desde este mes con este nuevo socio.

Rafael de Madariaga

Reputado investigador de la historia de la aviación española autor, entre otros artículos, del dedicado a José María Bravo publicado por la revista Aeroplano.

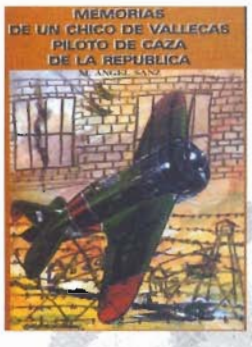
David Gesali

Residente en Montmelo (Delegación Catalana) y desde ahora nuevo socio de A.D.A.R.

La directiva Nacional les da la bienvenida.

Catalogo de productos

El beneficio de la venta de los productos anuciados esta destinado a la financiación de A.D.A.R.



MEMORIAS DE UN CHICO DE VALLECAS PILOTO DE CAZA DE LA REPÚBLICA. Angel Sanz «Vallecas». 2.000 Pts.

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

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

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

RELOJ 60 ANIVERSARIO
F.A.R.E. 1.300 Pts.

PIN 60 ANIVERSARIO
300Pts
PIN F.A.R.E. 300Pts

- 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.