



ICARO

BOLETÍN INFORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

NUEVA ÉPOCA N.º 67 II/2001 ABRIL Publicación trimestral

KIROVABAD

Por Clara Rosen



PROHIBIDA LA REPRODUCCIÓN

SUMARIO

- 1 **PORTADA**
"Campaña del Norte"
Oleo de Eusebio Alonso
- 2 **EDITORIAL**
- 3 **LAS DELEGACIONES**
Angel Sanz y Pepe Sánchez
- 5 **KIROVABAD**
Clara Rosen
- 11 **VARIOS**
- 12 **SE FUERON
INCORPORACIONES**
- 13 **IN MEMORIAM**
- 14 **POESIA**
Felicita de las Heras
ESCRIBEN DE NOSOTROS
José A. Campos
- 15 **DONATIVOS**
- 16 **EL BAZAR DE A.D.A.R.**

DIRECCIÓN: JUNTA DIRECTIVA NACIONAL DE A.D.A.R.
CONSEJO DE REDACCIÓN: PEDRO MARTÍNEZ, EUSEBIO ALONSO,
JOSÉ A. CAMPOS Y EUGENIO FERNÁNDEZ.
DISEÑO: JAVIER MARQUERIE
CORRECTOR: JOSÉ M. BRAVO
IMPRESIÓN: MELCHOR REPROGRAFÍA, S.L. DEP. LEGAL: M-5201-1995
TIRADA: 800 EJEMPLARES



ICARO - Nº 67 - II/2001 Abril
Boletín Informativo Trimestral de la
Asociación de Aviadores de la República

Sede Social de A.D.A.R.:
c/ San Bernardo, 119 3º Int. 28015 Madrid
Telf/Fax: 915939168
e-mail: ADAR2000@terra.es

*Esta publicación se financia exclusivamente con las aportaciones voluntarias de los Socios y Simpatizantes de A.D.A.R.
A.D.A.R. no se hace necesariamente partícipe de las opiniones de los autores de los artículos.
Prohibida la reproducción total o parcial de este boletín.*

Editorial

¿Qué me estás diciendo?

La nuestra es una Asociación plural, por lo tanto, todo socio tiene derecho a exponer las ideas propias en las Asambleas, regionales o nacional, ante todos sus compañeros.

Puede elevar propuestas concretas, que se aprobaran o no por la Asamblea.

Todo socio tiene también derecho, y obligación, a colaborar con su trabajo en el proyecto asociativo. Puede que un socio no se encuentre capacitado, por la razón que sea, a colaborar activamente en la asociación y esto es de todo punto aceptable. Luego podrá valorar el trabajo de sus compañeros y hacer una crítica del mismo, siempre que esté encaminada a una mejora de los resultados. Lo que no es admisible, desde ningún punto de vista, son las posturas intrigantes, cargadas de oscuras intenciones y que tienden a desacreditar el trabajo de aquellos que intentan realizar su labor en el seno de la Asociación de manera continua y silenciosa, sin gestos de cara a la galería o con golpes de efecto que no harían sino crear, no ya diferentes corrientes de opinión que siempre son muy saludables, sino crisis en la normal marcha de la Asociación.

Un socio, un voto. Todos somos iguales, nos llamemos como nos llamemos, y nadie tiene derecho a hacer valer su nombre para intentar variar el rumbo de la Asociación o desacreditar a otros compañeros. Y aquí aparecen las Juntas Directivas, Regionales o Nacional, para hacer cumplir los Estatutos.

Que fácil se lo podríamos poner a aquellos que desearían encontrar una hipotética crisis en A.D.A.R., que los hay, si nos rebajasemos a aceptar el bulo ignorante y el descrédito personal. Nunca debemos consentir que se llegue a esta situación en la Asociación.

No es cuestión de denunciar al que difundiese bulos, como rezaban los carteles realizados en periodo bélico, no. Se trataría de acallar con razonamientos u "oídos sordos" las voces de los que intrigan.

Gracias a ti, compañero anónimo, que con tu apoyo, por pequeño que sea y del modo que lo realices, consigues que A.D.A.R. siga existiendo. Y tú, el que hablas, si tienes ganas de cambiar algo, hazlo de manera correcta.

La Junta Directiva



Las Delegaciones Las Delegaciones

ALAS
PLEGADAS

HOMENAJE EN HONOR A LOS REPUBLICANOS ESPAÑOLES REFUGIADOS EN FRANCIA

Este homenaje tuvo lugar, primeramente, en el Cementerio de Pere-Lachaise de París, y después en los Salones del Ayuntamiento del Distrito 20 de la capital, el día 19 de Diciembre del año 2000 en presencia del Sr. Ministro de Antiguos Combatientes, el Sr. Alcalde de París, distrito 20, la Sra. Directora del Museo de Historia de Nantere, Sr. Ginesta, alto funcionario del estado francés (hijo de un Republicano español deportado de Manthausen), así como varias personalidades oficiales y civiles. Acudió Miguel Angel Sanz en representación de José Falcó, actual Presidente de Alas Plegadas. Ondearon banderas de la República Española y Francesa y la Banda de Música de la Gendarmería actuó durante el acto.

Ante los monumentos a la memoria de los republicanos españoles del exilio y a los muertos españoles del campo de exterminio de Manthausen, el Ministro de Antiguos Combatientes quiso pedir en nombre del pueblo francés, y antes que terminara el Siglo, perdón a todos los antifascistas españoles que entraron en Francia en el mes de febrero de 1939, después de las campañas del Ebro y Cataluña y que fueron internados por el Gobierno Francés en los campos de concentración de Argeles, Bram, Gurs, Barcarés y otros, en condiciones sanitarias y de alimentación vergonzosas.

Una parte de estos republicanos se presentaron de nuevo voluntarios para combatir al nazismo alemán en Francia y Africa del Norte, enrolados en unidades del ejército o movilizados forzosos en compañías de trabajo. Muchos de ellos fueron hechos prisioneros e internados en el campo de exterminio de Manthausen. Otros, más de cinco mil, murieron en las cámaras de gas.

También participaron en el "maquis" francés y fueron de una gran ayuda para la liberación de Francia, por su coraje y su valentía.

Los discursos del Alcalde y de las otras personalidades, estuvieron dirigidos a solicitar el mencionado perdón a los españoles republicanos de todas las tendencias antifascistas, grandes defensores de la libertad y a los que Francia debe tanto.



Angel Sanz Bocos

Monumento a los Republicanos Españoles. (Foto: Angel Sanz)



ACTO SOLIDARIO

Como en años anteriores, el pasado trece de enero se celebró la ya tradicional Comida de Solidaridad organizada por Pepe Sánchez y Carmen Casado a beneficio de la escuela "Comandante Manuel Fajardo" que apadrinan en Cuba.

Asistió una representación de la Embajada cubana presidida por la Excm. Sra. Embajadora y esposo, así como el Ministro Consejero. También lo hizo, llegado expresamente desde Cuba para el acto, el Presidente del ICAP, Sergio Corrieri, así como Elio Gámez y Pino, delegados para Europa y España respectivamente.

Como siempre, más de cien compañeros de ADAR acudieron también, en un clima de camaradería y cordialidad plena, junto a otros muchos simpatizantes.

Con los beneficios de la comida del pasado año, se terminaron las obras de cocina del centro escolar, que ha quedado tan flamante como la del Hotel Palace. Ahora nos hemos fijado una nueva meta: arreglar el comedor, que en la actualidad presenta numerosos desperfectos, y que pensamos reparar con los beneficios obtenidos.

Una vez más, ADAR ha demostrado que sigue siendo fiel a sus orígenes, manteniendo su apoyo al noble y valiente pueblo cubano.

Pepe Sánchez

XXV ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA

Conforme dispone el artículo 19 de nuestros Estatutos, la XXV Asamblea General Ordinaria de A.D.A.R. se celebrará en Castelldefels (Barcelona) en el Rancho Park Hotel, Pº de la Marina nº 212, el sábado 26 de mayo de 2.001 a las 11 hs. en única convocatoria, con el siguiente Orden del Día:

1. Lectura y aprobación, si procede, del Acta de la Asamblea anterior.
2. Informe de la Directiva Nacional.
3. Informe Económico y Balance del año 2.000.
4. Reforma estatutaria para constituir la Delegación Única.
5. Preguntas y proposiciones.

La Delegación Norte - Balear, encargada este año de organizar los actos, trabaja en la confección de un calendario de actividades para estos días que esperamos disfrutar en compañía de todos los socios de A.D.A.R. y sus familiares. Oportunamente remitirán las hojas de inscripción.

KIROVABAD

-Primera Parte-

Por Clara Rosen

Ya es hora, creo, de que un traductor (en este caso, una) recuerde la escuela de aviación de Kirovabad, tanto más que, a estas alturas, comienzos del año 2001, soy la única intérprete superviviente, por desgracia, de aquellos años que tanta mella hicieron en la vida de muchísimas personas.

Nací en Argentina y llegué a Moscú en 1934, junto con mi madre. Mi padre ya estaba allí. ¿Cómo así? Eso ya pertenece a la biografía de mi padre y es un tema aparte. Yo no conocía el ruso, pero mi padre insistió en que fuera a una escuela corriente, o sea, que me lanzó al agua para que aprendiera a nadar. En realidad, es la mejor escuela. Vivíamos en el Hotel Yákor, cerca de la estación ferroviaria de Bielorrusia, en la actual calle Gorki.

En enero de 1937, ya estaba yo en octavo grado. Ese día, el 24 ó 25 de enero, llegué con retraso, porque habíamos tenido una reunión en la escuela. En casa me estaba esperando una mujer joven, mamá me explicó que hacía mucho estaba allí.

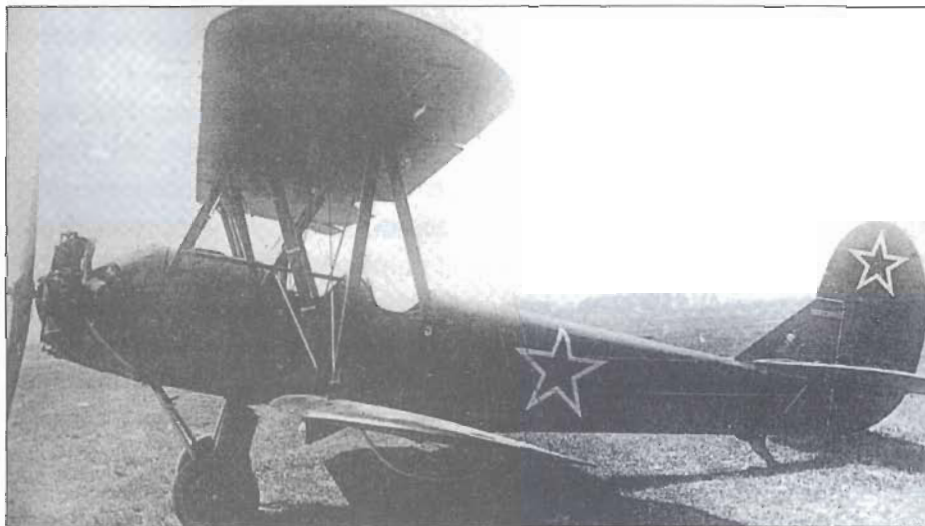
La mujer me invitó a acompañarla, porque alguien quería hablar conmigo. Mi madre podía ir con nosotras. En la calle nos esperaba un coche. Llegamos a un antiguo palacete en el Bulevar de Gógol. Me llamó la atención ver a un soldado en el vestíbulo, pero pasamos de largo. Entramos en una habitación pequeña y bastante oscura. A la mesa estaba sentado otro militar, cuya graduación no conocía. Me hizo una serie de preguntas corrientes, para terminar con la principal: si quería colaborar en la ayuda al pueblo español en su lucha contra el fascismo. No pude contener mi alegría. Bastantes conocidos nuestros estaban ya en España, y yo no cabía en mí de contenta. ¿Y mamá?, pregunté. Si su mamá sabe el español puede ir con usted. Dio a mamá ciertas indicaciones acerca de una joven que encontraríamos al llegar a nuestro destino, pues ella se había criado sin madre; se llamaba Sonia.

Luego nos hicieron firmar unos papeles de que "no divulgaríamos el secreto de nuestra misión", o sea, no se lo debíamos decir a nadie. ¡Eso era tan extraordinario y romántico! ¡A los 16 años firmar algo tan serio y que implicaba tanta responsabilidad! Ahora puedo jurar que no sabía de qué se trataba, porque ni mis conocimientos del ruso ni la edad me permitían comprender ese texto. Eso lo revelo por primera vez en estas líneas.

Nos pasamos el resto de la tarde y toda la noche empaquetando lo que había en la habitación del hotel que debíamos abandonar. Tiramos todo lo que nos pareció superfluo, entre otras cosas, las cartas que había recibido en esos años de Argentina.

Hicimos dos maletas con la ropa imprescindible y de-

dejamos el resto preparado para que al día siguiente se lo llevaran a un depósito. Pasarían a buscartos a las 11 de la mañana, porque el tren salía a las 12. Así, de un día para otro, nos despedimos del Yákor para siempre. Como tampoco dije nada a mis compañeras de la escuela, la directora pensó



El entrenador básico Po- 2 (U-2)

que nos habían arrestado. (De esto me enteré 12 años más tarde).

Este fue un breve preámbulo.

Llegué a Kirovabad, ciudad de la república soviética caucásica de Azerbaiján, el 29 de enero 1937, junto con mi madre, sin saber a dónde nos llevaban. Cuando nos preguntaron si queríamos colaborar en la ayuda al pueblo español, no dudamos en contestar afirmativamente, seguras de que nos enviarían a España, como a otros tantos conocidos nuestros.

En el tren nos presentaron a cuatro hombres que viajaban en el vagón contiguo: Pedro Rosso (quien sería nuestro jefe de traductores), Obruchev, otro señor de bastante edad cuyo apellido no recuerdo, y Ramón Casanellas, un joven español de 18 años, por quien me enteré en Bakú, capital de Azerbaiján, donde una tor-



menta de nieve nos retuvo más de un día, cuál era nuestro lugar de destino. Gran desilusión la mía, que soñaba con ir a España.

¿Qué era Kirovabad cuando llegamos? Una ciudad típicamente oriental, vieja, con una calle central tortuosa, unos baños turcos bellísimos (para alcanzar las bañeras había que bajar unos escalones), con azulejos orientales, un Instituto de Agricultura, un hermoso parque con una pista de baile redonda. Allí, todos los sábados y domingos tocaba una orquesta, y nuestros instructores (como también las dos únicas traductoras jóvenes de la escuela –Valentina Krávchenko y yo– iban a bailar con las chicas de la ciudad. Una vez, presenciábamos el asesinato de una muchachita cuando terminó de bailar con uno de nuestros oficiales: se le acercó el novio y la cosió a puñaladas. A nosotros se nos acabó el baile. Por todo transporte urbano, un tranvía, el nº 3, que empezaba su recorrido en la estación ferroviaria. Una mezquita. Muchos árboles y un clima muy caluroso en verano.

Lo más exótico de la ciudad era el mercado. Las frutas y las verduras formaban montañas desde el suelo. La fruta era deliciosa: uvas, melocotones, ciruelas, granadas, muchas granadas. Sin embargo, lo excepcional era el rebuzno de las mulas y los burros desde que salía el sol.

El cuartel en que se alojaban los alumnos y los traductores hombres, y donde también se daban las clases, estaba al lado mismo de ese pintoresco mercado, siendo el rebuzno la música de fondo de nuestras clases. Para ir al comedor –desayuno, comida y cena– había que pasar formados y sin rechistar por la calle del mercado y cruzar una plaza, si así puede llamarse a una explanada polvorienta cuadrada de unos 150 metros de ancho. Pues bien, cuando llega nuestro grupo de traductores, esa "plaza" estaba llena de gitanos, pero no alborotaban; sentados junto a la pared de las casas, cantaban y chillaban hasta el momento en que aparecían nuestros alumnos en formación. Por lo visto, les habrían dado órdenes muy estrictas, porque hasta a los niños les tapaban la boca. No sé por qué, yo les tenía miedo. Unos diez días más tarde los gitanos desaparecieron. Todos. No quedó uno solo en la ciudad. ¡Qué poco sabíamos entonces de la vida y de cómo eran deportados pueblos enteros!

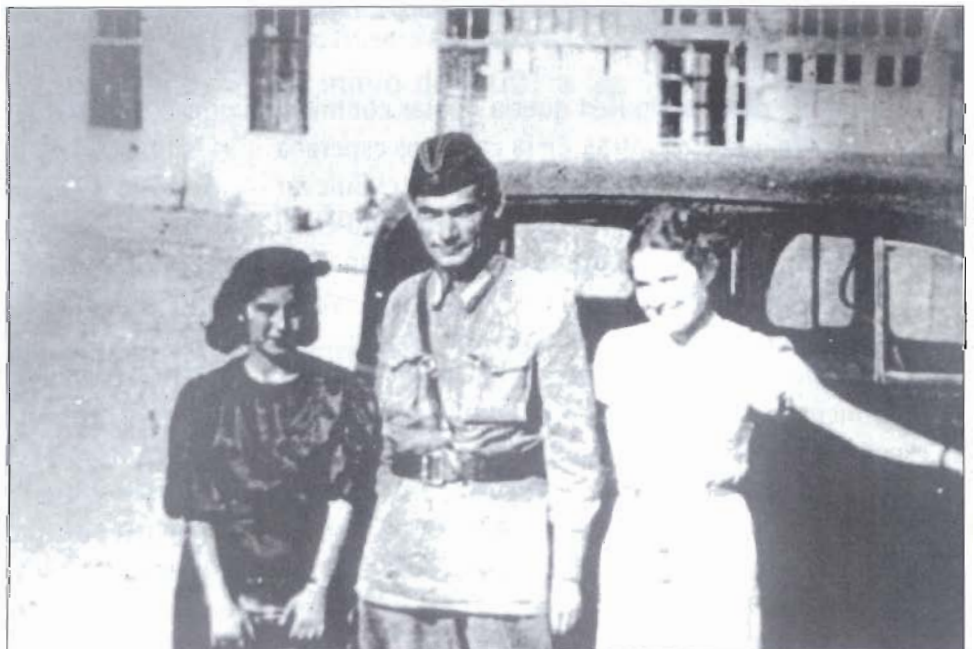
La ciudad estaba dividida en

dos por el río Guiandzhá (antiguo y actual nombre de la ciudad), río seco por entonces. Desde la parte de la estación hasta el puente del mismo vivían los azerbaidzhanos. Al otro lado vivían los armenios. Tampoco sabíamos nada del odio ancestral que existía entre estas dos etnias. Alguien nos dijo que hasta antes de nuestra llegada ningún armenio podía cruzar el puente sin correr el riesgo de ser degollado.

Muchas mujeres llevaban la cara tapada, pero las jóvenes, por lo común, vestían al estilo europeo.

Ya que estoy en el tema y me he referido a la fruta, puedo añadir que todos los que habíamos llegado del norte nos lanzamos como fieras a adquirirla. Como no la lavábamos, por analfabetos, se dieron casos, tanto entre los instructores como entre los intérpretes, de sufrir al cabo de unas horas terrible indisposición intestinal. Los alumnos no, porque no podían ir al mercado ni a ninguna parte (oficialmente) Ocurriera lo que ocurriera no se podían interrumpir los vuelos. Entonces, nuestro médico, un georgiano encantador, nos dio en ayunas unas gotas de opio para cortar los dolores y las demás consecuencias de nuestra imprudencia y nos sometió a una severa dieta: caldo de gallina con arroz y arroz hervido con gallina. A los tres días empezamos a comer de todo, fruta incluida, y otra vez opio, arroz, gallina, etc. Todos nos marchamos de Kirovabad con una enfermedad estomacal crónica. Una anécdota: el comandante Viktor Grachov, de casi dos metros de estatura, le decía a la camarera del comedor: "Ya me he tomado la dieta, ahora dame de comer".

Del cuartel al aeródromo salíamos todas las mañanas al amanecer. Nuestra ruta seguía por una calle recta sin empedrar. A la derecha, unos charcos inmun-



Clara, con el comisario Mirov. Foto: Clara Rosen



dos, en los que yacían cómodamente unos búfalos o uros embadurnados de barro y recubiertos de tábanos. Unas casitas de barro formaban fila detrás de una acequia. Todos los días veíamos el mismo cuadro: en la acequia las mujeres lavaban a los niños, más adelante otras fregaban unos cacharros, un poco más lejos alguien se lavaba los dientes, otros cepillaban las alfombras. Todo se hacía en la misma agua.

Hablaré ahora de la escuela propiamente dicha. Cuando llegamos, en enero del 37, un numeroso grupo de soldados limpió durante un par de semanas, aproximadamente, las piedras de los que luego serían los primeros tres aeródromos. Los aviones iniciales de entrenamiento –los U-2- estaban todavía en cajones, y había que armarlos. Entretanto, los instructores, un cuerpo realmente selecto entre los mejores pilotos de varias escuelas de aviación de la URSS, se “desentumecían” volando el R-5 (un avión parecido al RZ, conocido en España como Natacha).

El ciclo de estudio era el siguiente: U-2 – R-5, luego se seleccionaba a los alumnos por sus aptitudes o preferencias, para enseñarles a volar en los aviones de caza I – 16 (Mosca) o I – 15 (Chato), o bien en el de bombardeo SB (Katiusha). Los que pasaban a caza seguían entrenándose en los UT – 4 (monoplano, biplaza) y los que iban a bombardeo, en los R – 6, un mastodonte monoplano bimotor de chapa ondulada, con doble mando.

Pero cuando yo llegué no había todavía un solo avión de combate, sólo estaban los U-2 y los R-5. De inmediato se iniciaron las clases teóricas, que constaban de teoría de vuelo, aerodinámica, motores, meteorología; sistemas hidráulicos, de combustible y aeronavegación.

Eramos pocos traductores, los cuatro ya mencionados (exceptuando a Ramón, a quien Mírov, el comisario de la escuela, dejó en calidad de alumno únicamente), las hermanas Aurora e Irina Stéinmetz, húngaras, que habían vivido en Argentina y dominaban varias lenguas; el cubano Iván (mucho más tarde supimos que era el hermano de Blas Roca); Sonia Biesmiertnaia, una chica de 17 años; Yákov Shvartz (Yasha), quien prácticamente no sabía el español, pero era tan simpático y se esforzaba tanto que lo pusieron con el profesor de motores, Kiriánov, gran especialista en la materia que, sabiendo perfectamente latín y francés, muy pronto pudo prescindir del intérprete; y Liminnik. De los mencionados, no se incorporaron a la segunda expedición, por diferentes motivos, Irina Stéinmetz, Sonia y Liminnik. Luego fueron desfilando por la escuela más de veinte traductores, muchos ya traían la experiencia de España, pero muchos también se marchaban pronto. Tenían

sus razones, y una de ellas era el ritmo de trabajo: entre 14 y 16 horas diarias. Desde que se inauguró la escuela, hasta su clausura en enero de 1939 (si bien estuvimos allí hasta mayo), solo cuatro traductores trabajamos sin interrupción: Rosso, Aurora Stéinmetz, Shvartz y yo.

El caso es que ninguno de nosotros tenía experiencia ni noción de aviación, ni siquiera éramos traductores profesionales. Yo cumplí los 17 años dos semanas después de llegar a Kirovabad; me habían sacado textualmente de la escuela, y en realidad era la única que sabía física y matemáticas, por eso en las clases teóricas me enviaron, entre otras, a las de aerodinámica.

El jefe de la primera expedición de alumnos fue el comandante Cascón. Pues bien, con él y con Chulenko, jefe de la escuadrilla en la que yo trabajaría, empezamos a componer un diccionario. Chulenko, con una maqueta de avión en la mano, nos mostraba los distintos movimientos: despegue, posición horizontal, toma de altura, primer viraje, segundo, tercero, cuarto, planeo, aterrizaje, rodaje, etc., hasta formar la “caja” completa. Yo, que por entonces tampoco sabía perfectamente el ruso, escribía los términos en ruso y, al lado, en español, tal como me iba indicando el comandante Cascón. Por la tarde, nos reuníamos los traductores y cada uno exponía lo que había aprendido, de modo que el primer curso fue también una escuela para nosotros.

Primer episodio en mi vida de Kirovabad. Todavía no habían empezado los vuelos. Fuimos al primer aeródromo y el teniente Lashin, jefe de patrulla, me dice: “Clara, ¿quieres volar?”. Yo, encantada. Subí a la cabina de atrás del R-5, me até el cinturón, él me puso el audífono, muy primitivo, que se comunicaba con la cabina delantera por un simple tubo de goma, y me dijo: “Preste atención, así le será más fácil traducir, y no pierda de vista el campo de vuelo”. Era la primera vez en la vida que subía a un avión. Lashin hizo la célebre “caja” y a todo momento me preguntaba: “¿Dónde está el campo?” Yo no lo encontraba por ninguna parte. Luego siguió tomando altura, yo miraba el altímetro, 600 – 700 – 800- 900- 1.000 metros. Me dice: “Estamos en la “zona”. Así se llamaba la altura en que se hacía la acrobacia aérea. ¡Y allí comenzó!. Viraje profundo (o de combate) a 180° a la izquierda, con una inclinación (si mal no recuerdo) de 45°. Otro seguido a la derecha. De pronto me pareció que entrábamos en picado y, en un santiamén creí que salía despedida del avión, porque me vi con la cabeza abajo. Duró un instante, pero lo suficiente para crearme “hombre muerto”. Oiga: “eso era un Looping, es para que tenga idea de lo que es la fuerza centrípeta y la centrífuga, pero mejor la primera. “¿Dónde está el campo?”, eso era lo que yo quería saber, ¿dónde estaba y si llegaríamos pronto a él? En verdad, Lashin había





Un grupo de traductores. De izquierda a derecha: el instructor Orlov, Clara, Valentina, María, Rosso y Aurora. Foto: Clara Rosen

infringido todas las reglas. Yo tenía 16 años, era mi primera experiencia aérea y, lo principal, ¡no era alumna! No se lo perdoné jamás.

Primer accidente fatal. No sabría decir la fecha exacta, podría haber sido el 15 de febrero de 1937. Los alumnos todavía eran novatos. Una mañana se levantó inesperadamente un temporal con viento huracanado. Debo decir que los aeródromos estaban situados entre la línea de ferrocarril Bakú-Tbilisi y una cadena de colinas no muy altas. Todo eso formaba algo así como un pasillo arenoso, con mucha piedra. Se dio la orden de que todos los U-2 regresaran de los otros aeródromos al primer campo. Como cada instructor tenía varios alumnos, hubieron de hacer más de un vuelo cada uno. El U-2 es una avioneta biplano ligerísima, de madera y tela. Se colocó a los alumnos en dos filas, dejando entre ellas una pista de aterrizaje. Cuando las ruedas del avión que llegaba tocando tierra, dos alumnos por cada lado debían prenderse, corriendo, del ala inferior, especialmente de la de la izquierda, porque el avión debía rodar hacia la derecha para estacionarlo y sujetarlo al suelo con cuerdas. Justamente ese giro hacia la derecha era el más peligroso pues, dado el poco peso de la máquina, el viento podía alzarla y volcarla. Durante un tiempo todo marchó bien. De pronto, se produjo algo insólito: una ráfaga levantó el U-2 durante el viraje. Uno de los alumnos se cayó, y el otro quedó aferrado al ala, colgado a una altura aproximada de 2 ó 2,5 metros. Fue entonces cuando la hélice le cortó las dos piernas, que cayeron ante nuestros ojos horrorizados. El alumno se llamaba Fernando Marcos. Lo llevaron rápidamente al hospital de la ciudad, al que también acudieron los médicos del servicio sanitario de la escuela. Debió haber caído en buenas manos, porque, por suerte, le salvaron la vida. Mi madre fue la intérprete encargada de atenderlo. Me daba miedo ir al hospital, pero ella insistió en que fuera, cosa que hice al cabo de unas dos se-

manas. Encontré el siguiente cuadro: un edificio viejo, con habitaciones que daban a un patio, llenas de camas con enfermos, otros se paseaban, y un cuarto especial para Fernando. Todos se paraban a curiosear, pero se retiraban rápido. Es que la escuela era "secreta" y nadie debía saber que allí estudiaban españoles. En realidad, era el secreto de Polichinela. Yo, que iba tan compungida, encontré a un Fernando jovial y bromista. Lo primero que me pidió fue que le trajeran el gramófono con discos españoles, ¡porque se aburría mucho! El comisario asumió toda la responsabilidad, y todo el hospital –personal y enfermos– gozaron de música española. En las visitas siguientes, Fernando

me contó que tenía un hermano gemelo, que ni la madre los diferenciaba. Me habló de las trastadas que hacían en el colegio e incluso con las novias. Jamás he visto a una persona que soportase con tanta entereza y valor la tragedia que le había deparado el destino. No sé si tendría 19 ó 20 años. Cuando ya se le pudo trasladar, un médico y mi madre lo llevaron a Moscú, donde estuvo el tiempo necesario para que le hicieran una prótesis. Luego regresó a España, concretamente a Valencia, de donde era. Alguien me dijo que durante la guerra civil estuvo trabajando en servicios de aeródromo. No lo sé ni puedo afirmarlo. En 1994, traté de averiguar algo de él en Valencia, pero nadie sabía nada. No me sirvió ADAR, donde no estaba registrado, ni la guía de teléfonos. Lo siento mucho.

Sigamos con Kirovabad. Existía una orden categórica. Durante la enseñanza de vuelos, ningún instructor podía, y esto lo recalco, dar indicaciones al alumno como no fuera a través del intérprete. La misión del último era subir al ala del respectivo avión, o sea, U-2, R-5, UT-4, R-6, y luego, a los de combate, antes de CADA despegue, cuando se instruía al alumno sobre la tarea concreta de ESE vuelo, y volver a subir al ala, cada vez que aterrizaba, para explicarle los errores que había cometido y cómo superarlos. En cada aeródromo había una escuadrilla, compuesta por tres patrullas (cada patrulla constaba de tres aviones). De modo que el traductor se convertía en un excelente saltarín de circo, corriendo de un avión a otro, subiendo y bajando a alas de diferente altura. A mí me tocaron las más altas: el R.6 y el SB. ¿Por qué era categórica esa orden? Por la responsabilidad que recaía sobre el instructor si ocurría un accidente. Siempre podía existir la posibilidad de que el alumno no le hubiera entendido. No olvidemos que corrían los años de 1937-1939, cuando por cualesquiera motivo podían tildarte de "enemigo del pueblo". Más tarde, los instructores solían violar esta orden, pero cuan-

do ya estaban muy seguros de sí mismos. A los campos de vuelo se enviaba tan sólo a los intérpretes para quienes el español era su lengua natal, como el cubano Iván o yo, después también Tristán, Valentina, Rosso, Altman y alguno más y entonces podíamos permitirnos el lujo de tener dos intérpretes en un solo campo. Por eso me asombra cuando algún alumno de nuestra escuela dice que se entendían con el instructor por señas. ¡Qué irresponsabilidad!

Una mañana (¿marzo o abril de 1937?) nos llevaron a todos al primer campo y vimos allí algo maravilloso: un enorme SB (Katiusha) blanco resplandeciente y dos diminutos cazas – el I-15 y el I-16- Los acababan de traer en vuelo verdaderos ases de la aviación: Sshatz, Gritsevets y Kkrávchenko. Ellos mismos enseñaron a nuestros instructores a volar en esos aparatos, porque tampoco conocían esa última palabra de la aviación soviética de combate. Me enamoré del SB, por su extraordinaria elegancia, y dije que trabajaría en esa escuadrilla. El SB era un triplaza: piloto, observador y ametrallador-radista en la cola. El observador tenía una cabina de plástico transparente, con dos aberturas perpendiculares para la ametralladora. Había un inconveniente, y era que a la cabina había que entrar por unas compuertas situadas debajo, en el fuselaje. Para cerrarlas en la cabina había que ingeniárselas abriendo las piernas. Desde tierra solamente se las podía abrir usando una escalerilla, de modo que para mostrarles la cabina a los alumnos se montaron por fuera unas escaleras, y la traductora, Aurora, que de tan delgadita que era los alumnos la habían bautizado "la tubo Pitot", les explicaba los aparatos que había dentro. Una vez, Aurora dijo: "Para bajar de la cabina se tira de este picaporte". No pudo decir nada más, porque, al haberse detenido encima de la puertecilla, ésta se abrió y nuestra intérprete cayó de patitas al suelo. Menos mal que no llegaba a pesar ni los 40 kilos.

Cuando los alumnos terminaron el curso de vuelos solos en el U-2 y el R-5, yo me quedé con el grupo de los R-6. Ya he dicho que era un mastodonte y no puedo encontrar otro adjetivo que mejor le cuadre, por su peso, por el estridente ruido de los motores y por sus características técnicas.

Para el SB se había buscado un aeródromo más alejado, a unos 60 kilómetros de la ciudad, y se había elegido allí por un manantial que se hallaba entre las rocas. En él se montaron cuatro carpas de campaña: una muy grande y tres pequeñas. La grande estaba dividida en dos mitades, en una de las cuales estaban las camas para los alumnos, la otra mitad sería de comedor y de sala de estudio. En cada una de las tres pequeñas vivíamos, el médico, dos muchachas cocineras y las

dos traductoras (Valentina y yo). Digo que vivíamos porque el lunes por la mañana se transportaba hasta el campamento a los alumnos en unos camiones pequeños, descubiertos y permanecían allí hasta el sábado. Los instructores volaban cada día en ambas direcciones. A las traductoras nos conducían el lunes en un R-6, en el que también regresábamos el sábado.

Otro episodio de mi vida. El R-6, tenía un fuselaje muy largo; delante del timón de cola estaba la cabina del ametrallador, a la que habían quitado la torreta. Allí es donde yo volaba, sentada en el suelo sobre el paracaídas (por cierto, sin ningún cinturón de seguridad). La cabina era profunda, y yo veía fuera por unas pequeñas ventanas redondas de mica. Me aburría mucho escuchando el runrún de los motores y, para entretenerme, iba sacando y metiendo en su bolsillito la anilla con que se abre el paracaídas. La anilla estaba en el tirante izquierdo, casi a la altura del corazón. Un día, antes de subir al R-6, vi que los mecánicos estaban probándose unos paracaídas nuevos, muy bonitos, que se colocaban sobre el pecho. Les pedí que me dieran uno, y aunque me explicaron lo incómodo que iría sentada sobre ese metal ondulado, accedieron a mi terquedad. Por suerte – ¡eso sí que fue una suerte!– ese día volaba en el avión un mecánico, que se introdujo en el fuselaje de cara a mí. Yo iba realmente incomodísima y hasta me puse en cuclillas. Por eso que se llama "reflejo condicionado" se me ocurrió tirar de la anilla, que esta vez estaba en el centro del paracaídas, sujetando algo así como un sobre. El paracaídas se abrió, muy poco por cierto. La reacción del mecánico fue inmediata. Se lanzó encima de él y así volamos hasta el aterrizaje. Después de la amonestación de que fui objeto, explicándome que podía haber salido despedida, que casi seguro me había enredado en el timón de cola y tantos horrores más, seguí volando sentada sobre el viejo amigo que, además, era una buena almohada.

Ese era el sexto aeródromo. Los vuelos comenzaban muy temprano, entre las 5 y las 6 de la mañana. Llegábamos al campo y se montaba el "cuadrado". Así se llamaba una especie de toldo sujetado con cuatro palos. En el centro del "cuadrado" había una mesa y dos bancos a los lados. Además, un cubo grande cubierto y con un pequeño grifo para el agua. Ésta se recalentaba y se llenaba de arena, de modo que era imposible beberla. El "cuadrado", estaba entre la pista de despegue y la de aterrizaje. Cuando terminaban los vuelos, se desmontaba hasta el día siguiente. Por las mañanas, debajo de los cuatro palos solíamos encontrar tarántulas y escorpiones. Los mecánicos y alumnos se entretenían haciendo un círculo grande de gasolina, le prendían fuego y observábamos qué hacían los bichos: las tarántulas se

abrasaban, los escorpiones se suicidaban. En el "cuadrado" estaba el jefe de la escuadrilla, los instructores, observando a sus alumnos cuando volaban solos, los alumnos esperando su turno y los mecánicos.

Algo más sobre el R-6, en relación con el único y terrible accidente de que fuimos testigos. En la cabina del piloto, a mano izquierda, había un trimmer que el piloto debía girar al despegar y al aterrizar, a fin de levantar o bajar la cola del avión. Girar la rueda hacia delante o hacia atrás cuando correspondiera tenía que ser un movimiento automático. El alumno del cuarto curso, Francisco Fons, realizaba solo el último vuelo de entrenamiento, antes de pasar al SB. Al llegar al aterrizaje, llevaba muchísima altura y hubo de repetir la entrada a la pista. Pero ésta fue fatal, porque vimos que llevaba todavía más altura. De pronto esa inmensa mole empezó a empinarse, ya estaba casi vertical, giró sobre sí misma y se derrumbó desde unos 300 metros de altura, clavándose en tierra. Fue espantoso. Luego se comprobó que había girado el maldito trimmer en sentido contrario.

Cada accidente, en cualquier campo que ocurriera, implicaba un par de días sin vuelo, para extraer experiencia y estudiar lo acontecido. Por desgracia, tuvimos bastantes, aunque, según decían, menos que en otras escuelas.

Ocurrió en el sexto aeródromo. Las clases, en la tienda de campaña grande, terminaban aproximadamente a las 8 de la tarde. Luego, a la luz de un farol se organizaba el "baile". Unos discos de pasodobles y tangos amenizaban esa hora en que nos permitían descansar. Un día, ya oscurecido, vimos a lo lejos reflejos de rayos, oímos truenos. Era un espectáculo fabuloso. Pero se levantó la ventisca, empezó a llover, y en un santiamén la carpa grande comenzó a moverse y estuvo a punto de derrumbarse. Todo el mundo se lanzó a sujetarla, a clavar las esquinas y enderezar el palo central. La tormenta pasó como un torbellino. Cuando pudimos salir de allí, Valentina y yo comprobamos que nuestra pequeña carpa (al igual que las otras dos) estaba desmantelada y toda nuestra ropa mojada. Tuvimos que pasar la noche en la carpa grande. El día siguiente era sábado, o sea, debíamos regresar a la ciudad. Nos habíamos quedado sin provisiones. Había charcos por todas partes. Oímos el ruido del motor de un U-2. Venía a visitarnos Víctor Grachov, el jefe de escuadrilla. Hombre corpulento y de casi dos metros de estatura, casi la mitad del cuerpo le salía de la cabina. Era una persona de excelente humor, bromista. Nos sobrevoló a poca altura para comprobar que estábamos vivos, y nos arrojó una nota, envuelta en una piedra: "Seguid tomando el sol. Pronto vendrán a recoger a los naufragos".

Grachov tuvo una trayectoria extraordinaria. Durante la guerra de 1941-1945, fue jefe de la División Aérea Especial, que suministraba aviones y pilotos a los jefes de

todos los frentes. Fue el piloto designado para conducir a Stalin a la Conferencia de Teherán. Mantuvo contacto con él y su esposa casi hasta su muerte en 1991. En general, todos los supervivientes de Kirovabad tratamos después de la II Guerra Mundial de seguir encontrándonos y mantener esas relaciones cordiales que tanto nos unieron. Claro que el eje de nuestra amistad rondaba en torno a lo bien que habíamos cumplido la misión de preparar pilotos para la República Española. Hoy casi no queda nadie. Han pasado demasiados años.

Como lo que escribo no son memorias, sino episodios que recuerdo de nuestra juventud, seguiré hilvanando algunos que den una idea de nuestra escuela. "Nuestra" lo digo con gratitud y nostalgia.

Y bien. Ya he dicho que la escuela era "secreta". En la correspondencia figuraba como "Punto A". Más tarde sería "Punto B", la escuela de observadores de Járkov. Cuando llegaba una expedición de alumnos, se les cambiaban los apellidos españoles por apellidos rusos. Era para morirse de risa, porque esas caras morenas tenían tanto de rusas como de españolas las de los rusos que en España se llamaban Juan, Pedro, etc. En el despacho del jefe de la escuela se reunían éste, el comisario, el jefe del Estado Mayor y varios traductores, a fin de convertir a un Martínez en Markin (este fue el caso de mi futuro marido), a un Gutiérrez en Gurin o a un Rodríguez en Rodin, y así sucesivamente. Al mismo tiempo, se leía la encuesta que se les hacía rellenar sobre sus datos personales. Entonces conocí una expresión que me indignó profundamente. En el apartado, ¿A qué se dedica su madre? Muchos escribían: "A los quehaceres propios de su sexo". A mi corta edad pensé que eso era una ignominia y una discriminación de la mujer. En fin, eso venía de mi educación familiar, en sumo grado liberal y avanzada.

Cómo aprendí a volar. Prácticamente yo sabía tanto como los alumnos, porque, entre las reiteradas clases teóricas y los vuelos, me conocía el avión al dedillo. El comandante Chulenko, con quien yo siempre volaba de un campo a otro, me dijo un día: "Clara, prueba a manejar la palanca". Y probé. El me iba dando explicaciones, pero el caso era que por mi escasa estatura no llegaba con los pies a los pedales del U-2. Entonces Chulenko ordenó al mecánico de su avión que adelantara los pedales en la segunda cabina. Así, día a día, me iba dando más libertad, hasta dejarme despegar sola e incluso aterrizar. Con él delante yo no tenía miedo. Un día hasta me permitió que guiara en formación de patrulla en "cuña", cuando hay que prestar mucha atención a la distancia entre los aviones. A todo esto, me había pedido que no se lo dijera a nadie, porque a él podría costarle caro.

Continuará en el Próximo número



CIRCUNSTANCIAS "ADICIONALES"

Circunstancia: Accidente de tiempo, lugar, modo, etc., que está unido a la sustancia de algún hecho o dicho...

Adicional: Dícese de lo que se suma o añade a alguna cosa...

(Diccionario de la Lengua Española - R.A.E.)

Bien, parece ser que los compañeros de la Fundación Emilio Herrera Linares que redactan el boletín "Aero Gaceta", piensan que la publicación de alguno de los trabajos de los socios de A.D.A.R. en nuestro boletín "Icaro" es, simplemente, un accidente temporal que añade mas importancia a "Aero Gaceta" (cuya tirada es de 2.500 ejemplares, según puntualizan, y que al parecer es leída hasta por el bedel de la Facultad de Veterinaria, de lo cual nos alegramos infinito). Si el artículo titulado "Una verdadera maravilla", firmado por José M^a Bravo, se publicó primeramente en "Icaro" fue por que éste lo entregó a su redacción para ello, sin que ésta tuviera constancia de su futura publicación en otro medio distinto.

Este Consejo de Redacción no admite, de ninguna manera, que desde otra publicación, aparentemente "hermana", se menosprecie el valor de "Icaro". Los "escasos" 900 ejemplares de su tirada nos constan son leídos con gran interés por todos los socios de A.D.A.R., incluidos los que colaboran con la mencionada Fundación Emilio Herrera Linares.

"Icaro", y lo que en él se publica, no son la circunstancia "adicional" de nada ni de nadie.

El Consejo de Redacción

PETICIÓN DE DATOS

DESDE HOLANDA NOS ESCRIBE, D. JULIO GARAY Y NOS SOLICITA ALGÚN DATO SOBRE SU TIO-ABUELO JULIO GARAY, PILOTO QUE CUBRÍA LOS ENLACES ENTRE LA ZONA NORTE Y LA CENTRO Y QUE, AL PARECER, DESAPARECIÓ EN UNO DE ELLOS.

ROGAMOS A TODO AQUEL QUE PUEDA APORTAR ALGUNA INFORMACIÓN CONTACTE CON LA OFICINA. GRACIAS.

AVISO

SE RECUERDA A TODOS LOS SOCIOS QUE LAS TAREAS QUE SE TIENEN QUE LLEVAR A CABO EN LA ASOCIACIÓN SON MULTIPLES. TODO AQUEL QUE QUIERA COLABORAR DE FORMA ACTIVA PUEDE HACERLO LOS JUEVES DESDE DE LAS CINCO DE LA TARDE EN LA SEDE SOCIAL. SE RECOMIENDA LLAMAR ANTES POR TELEFONO PARA CONFIMAR LA ASISTENCIA. ¡SER SOCIO TAMBIÉN ES TRABAJAR POR LA ASOCIACIÓN!

EL SECRETARIO



SE FUERON...

Desde la publicación del último boletín ICARO, éstos son los compañeros y compañeras que han fallecido y de los cuales la Junta Directiva Nacional ha tenido conocimiento. La Junta lamenta profundamente dichos fallecimientos y desde aquí da su más sincero pésame a todos los familiares y allegados.

Carlos Dolado Urraca (Elche)	31/12/1999
Miguel Lloret Lloret (Las Palmas de Gran Canaria)	Feb. /2000
Rafael Galbis Carpio (Onteniente)	Sept. /2000
Vicente García Ibar (Madrid)	16/09/2000
Pedro Bonet Mari (Barcelona)	31/10/2000
Nani Gómez (Madrid) esposa del compañero Jerónimo Díaz de Santos	27/11/2000
Sebastián Gordi Llovera (Ciudadela)	Dic. /2000
Vicente Valls Bort (Tarragona)	11/12/2000
Francisco Poveda Esquembres (Alicante)	18/12/2000
Manuel Manzanera Cavero (Barcelona)	Enero/2001
Abel González Fernández (Barcelona)	Enero/2001
Abdón Pérez de Francisco (Torrejón de Ardoz)	19/01/2001
Pablo Fuentes Alvaro (Madrid)	02/02/2001
Rafael Peche Rodríguez (Madrid)	09/02/2001
Jaime Company Gomila (Valencia)	11/02/2001
Cristobal Coll Domenech (Vilanova i la Geltrú)	23/02/2001
Feliciano Milara Sánchez (Burgos)	07/03/2001

SE INCORPORAN A A.D.A.R.

OTÓN LÓPEZ JUANES

Veterano miembro de la F.A.R.E.

JORGE GARCÍA BELUGA

Nuevo socio de la Deleg. Norte-Balear

PEDRO HERNÁNDEZ SÁNCHEZ

Se incorpora a la Deleg. Centro

ANDRÉS LLANOS LA CRUZ

Hermano de compañero caído en combate

La Junta Directiva Nacional, les da la bienvenida.



In Memoriam

Carta Abierta a nuestro camarada

Rafael Peche

Estimado Camarada (como a ti te gusta llamarnos):

Los pobres "crustáceos" abajo firmantes deseamos agradecerte, por la presente, toda esa sapiencia que siempre emanabas al dirigirte a nosotros y que hace que nuestra pobre existencia se haga un poco más sabia y llevadera.

En los años que hace que te conozco, y aparte de lo trabajado en el proyecto asociativo de A.D.A.R., nos hemos batido el cobre en varias campañas: viajes, conferencias, homenajes... Acabábamos cansados, pero creo que merecía la pena hacerlo ¿no?.

Sé que siempre has apostado por mí y por los que vinieron al lado y detrás y nos has tratado en un plano de igualdad y compañerismo, haciendo honor a tus ideales, que todos te agradecemos de corazón.

Esperamos que estés contento con nuestra labor en la Asociación; lo hacemos lo mejor que sabemos y podemos, y, esto, tú siempre lo has sabido comprender.

Este año, como de costumbre, también estarás al frente de todos nosotros en Getafe, ese lugar del que tanto hablas y al que tanto quieres. Y aunque el altavoz vuelva a fallar, estate tranquilo: tus palabras las escucharemos fuertes y emocionadas, como siempre han sonado.

Y ten por seguro una cosa, nuestro querido y entrañable "piojoso": mientras siga ondeando una sola bandera tricolor o alguien lleve en la solapa unas alas plateadas bajo la estrella roja, tu amada Aviación Republicana Española seguirá volando, allá en lo alto.

Hasta siempre camarada y recibe un fraternal abrazo de,

José A. Campos y los que ya sabes.



«Honor y Lealtad». (Foto ADAR)



Recuerdos Lejanos

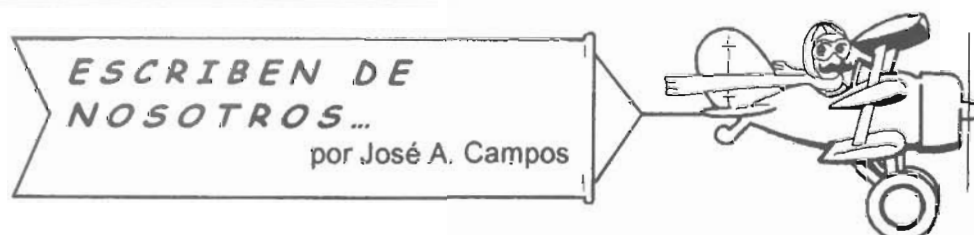
Hace tiempo, mucho tiempo
que leí esta poesía,
que se llama simplemente
"AVISO" y es tan bonita
tan verdadera, tan clara
que me encanta compartirla
porque sé que os va a gustar
es buena y muy emotiva.

"AVISO"

Pobres de vosotras, pobres
las indolentes "Potencias"
que contempláis impasibles
las cosas de nuestra guerra.
porque los ríos de sangre
no brotan de vuestras venas,
ni corren por vuestros campos
ni riegan vuestras aldeas.
porque los aviones negros
sobre vosotras no vuelan
ni su cobarde metralla

vuestras ciudades incendia
porque los viles cañones
viles obuses no siembran,
en las plazas y jardines
donde vuestros niños juegan,
seguros de que sus madres
sin peligro les contemplan.
¡Pobres, Pobres! De vosotras
las indolentes "Potencias"
que olvidasteis los millones
de muertos de "La Gran Guerra"
y veis con gafas de humo
los millones de la nuestra
que por no ser de vosotras
juzgáis acaso pequeña,
mientras el frío fascismo
se os enrosca en las piernas.
"Pobres, pobres" de vosotras
las impotentes "Potencias"

Felicita de las Heras

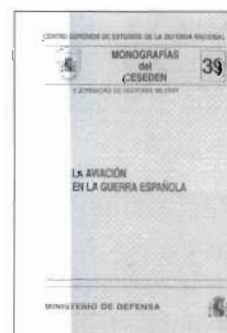


EURO UNIFORMES - nº 3 Feb./Mar. 2.001 (Acción Press) - LOS UNIFORMES DE LOS JEFES Y OFICIALES DE AVIACIÓN EN 1.936 (por Santiago Guillén González)

Un nuevo y estupendo artículo de este experto uniformólogo en el que, fotográficamente, nos muestra algunas de las preciadas piezas de su colección, esta vez correspondientes a los Jefes y Oficiales del Cuerpo de Aviación de la Segunda República Española, pormenorizando las ordenes oficiales que reglamentaron la adopción de estos uniformes, así como sus variantes y confección.
Ojalá dedique más trabajos a este tema.

LA AVIACIÓN EN LA GUERRA ESPAÑOLA (V Jornadas de Historia Militar) - VV.AA. Monografías del CESEDEN (M. de Defensa) Jun. 2.000 (500,- ptas.)

Esta obra contiene los trabajos presentados durante las V Jornadas de Historia Militar, Organizadas por el CESEDEN en el mes de Noviembre de 1.999, por varios y prestigiosos especialistas en el tema. Con referencia a la Aviación Republicana figuran varios capítulos, dedicados a la caza, el bombardeo y los combates durante el conflicto, así como una breve reseña de algunos destacados pilotos.



AYUDAS BOLETÍN ICARO 2000

N.º	Origen	Nombre	Cantidad	N.º	Origen	Nombre	Cantidad
269	Valencia	T. Aguilar Martín	1.000	290	Valencia	M. Lorca Rodríguez	7.000
270	Valencia	M. Aguirre Martínez	2.000	291	Valencia	JJ. Maiques Pellicer	2.000
271	Valencia	J. Betoret Oms	5.000	292	Valencia	C. Marín López	2.000
272	Valencia	R. Boigues Penach	2.000	293	Valencia	J. Martí Samper	3.000
273	Valencia	R. Boigues Royo	2.000	294	Valencia	V. Martín Boix	5.000
274	Valencia	Mercedes Calabuig	1.000	295	Valencia	R. Martínez Quinza	1.000
275	Valencia	J. Campos Peña	4.000	296	Valencia	R. Molto Gilabert	2.000
276	Valencia	J. Candel Arbiol	2.000	297	Valencia	J. Noguera García	3.000
277	Valencia	Carmen Cortés Brines	1.000	298	Valencia	V. Ortiz Yuste	2.000
278	Valencia	M. Chasan Tamarit	5.000	299	Valencia	A. Pastor Quetcuti	2.000
279	Valencia	M. Ebrí Ferré	1.000	300	Valencia	N. Pérez Buj	2.000
280	Valencia	E. Esteban Soto	1.000	301	Valencia	V. Planells Miñana	2.000
281	Valencia	R. Estrela Llopis	2.000	302	Valencia	D. Romero Vicente	1.000
282	Valencia	J. Bb. Fferrándiz Mialaret	7.000	303	Valencia	R. Sánchez Bertomeu	2.000
283	Valencia	V. Gandía Muñoz	3.000	304	Valencia	C. Sarrion García	3.000
284	Valencia	J. García García	2.000	305	Valencia	Amparo Simón Díaz	1.000
285	Valencia	M. García Gimeno	2.000	306	Valencia	J. Tena Escrig	2.000
286	Valencia	J. García Lloret	3.000	307	Valencia	S. Torres Suarez	2.000
287	Valencia	M. Gisbert Talens	3.000	308	Valencia	M. Trigo Gómez	2.000
288	Valencia	Josefina Gimeno	1.000	309	Valencia	E. Ventura Bataller	2.000
289	Valencia	C. González García	5.000	310	Valencia	E. Yeves López	2.000

AYUDAS BOLETÍN ICARO 2001

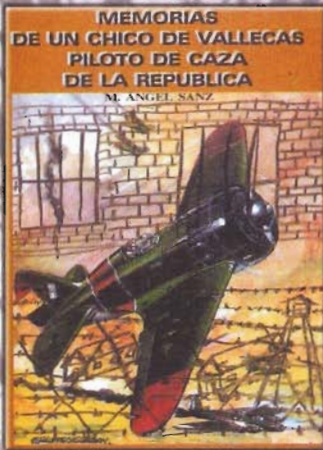
N.º	Origen	Nombre	Cantidad	N.º	Origen	Nombre	Cantidad
1	Francia	Alas Plegadas	184.988	44	Eibar	S. Iriondo Arrieta	2.000
2	Murcia	J. Sempere Esteve	2.000	45	Eibar	J. Arizmendarrieta	2.000
3	Murcia	A. Ayala Muelas	1.000	46	Eibar	Carmen Acha	1.500
4	Murcia	A. Baltanás Franco	5.000	47	Eibar	Carmen Sarasua	1.500
5	Murcia	A. Sánchez Martínez	1.000	48	Eibar	Concha Azpiazu	1.500
6	Murcia	J. Ruiz Paredes	2.000	49	Eibar	Polonia Loicheta	1.500
7	Murcia	J. Ruiz Martínez	2.000	50	Málaga	G. Pastor Lillo	7.000
8	Murcia	D. Cánovas Pérez	2.000	51	Banidorm	A. Sanz Bocos	15.000
9	Barcelona	J. Sánchez Salas	2.000	52	Rubi	M. García Adelantado	5.000
10	Madrid	Vicenta (Vda Santa Olalla)	1.000	53	Madrid	Fco. Alvaro Horcajada	1.000
11	Madrid	Anónimo	2.000	54	Alicante	I. Velázquez Aparicio	3.000
12	Madrid	A. Montes Delgado	2.000	55	Madrid	J. Vizcaino Cristobal	1.000
13	Madrid	Ana (Vda. de Frutos)	10.000	56	Francia	A. Luesma Asticola	7.752
14	Madrid	R. Peche Rodríguez	5.000	57	Madrid	Angela Gómez Pérez	1.000
15	Leganés	A. López Marcos	2.000	58	Madrid	M. Toro Velasco	1.000
16	Zaragoza	J.Mª Letosa Pelet	10.000	59	Madrid	A. Del Peso Díaz Corralejo	8.000
17	Madrid	Pilar Grijalba	4.000	60	Madrid	A. Carrión Gómez	1.000
18	Madrid	J. García Ortega	5.000	61	Leganés	A. Pérez de Paz	2.000
19	Madrid	F. Cobeña del Olmo	2.000	62	Madrid	M. Vallés Vicuña	3.000
20	Madrid	V. Montejano Moreno	5.000	63	Eibar	A. Ortiz de Zárate	10.000
21	A. Henares	M. Cuenca Barahona	15.000	64	Madrid	J.M. Bernardo Rico	2.000
22	S.P. Pinatar	A. Marinas Prieto	5.000	65	Madrid	J. Ibañez Criado	2.000
23	C. Villalba	Mª Cruz Navarro	1.000	66	Madrid	Antonia Llopis Luarta	5.000
24	Madrid	Agustina Camaño	2.000	67	Alcorcón	P. Cabrera Martínez	1.000
25	Madrid	P. Martínez Nevado	2.000	68	Madrid	D. Gómez Guijo	2.000
26	Madrid	L. Jacobo Sandonis	2.000	69	Madrid	Felicita de las Heras	1.000
27	P. Mallorca	C. López Peris	10.000	70	Móstoles	L. Ramos del Oso	3.000
28	Madrid	J. Pastor Caro	1.000	71	Madrid	P. Muñoz Bermejo	10.000
29	Madrid	E. Hernández Arriero	1.000	72	Portugal	A. Rosello Busquets	10.000
30	Madrid	J. Márquez Muñoz	2.000	73	Santander	S. García Hierro	5.000
31	Madrid	C. Cascante Domínguez	2.000	74	Castalla	M. Garcimaartin Fernández	8.000
32	H. Llobregat	A. Sánchez Martínez	5.000	75	Castro Urdiales	A. Jiménez de Gracia	5.000
33	Marseille	Agueda Romero	5.000	76	Madrid	Fco. Cortés Rodríguez	2.000
34	Barcelona	J. Sayos Estivill	5.000	77	Madrid	T. Lafuente Gonzalvo	2.000
35	Eibar	G. Sarasua Gallastegui	2.000	78	Madrid	J. Gallardo Martín Sanz	1.000
36	Eibar	P. Echeverría Irusta	2.000	79	Moscú	G. García Cano	2.000
37	Eibar	Aurora de Miguel	2.000	80	Madrid	Manuela Bascuñana	1.000
38	Eibar	Blanca Echeverría	2.000	81	Madrid	M. Sanz Castroviejo	1.000
39	Eibar	Juanita Unzueta	2.000	82	Madrid	C. Palomar Agraz	5.000
40	Eibar	L. Ecenarro Erquiaga	2.000	83	Madrid	J. Tello Horcajada	2.000
41	Eibar	L. Ecenarro San Martín	2.000	84	Madrid	Beatriz Hernández Gregorio	1.000
42	Eibar	S. Marzana Amategui	2.000	85	Madrid	G. Jiménez Fernández	2.000
43	Eibar	J. Laucirica Aranzabal	2.000	86	Madrid	J. Flores Miranda	2.000

GRACIAS A TODOS POR VUESTRA APORTACIÓN





CATÁLOGO DE PRODUCTOS



Memorias de un Chico de Vallecas, Piloto de Caza de la República.
Angel Sáenz «Vallecas».
2.000 ptas.



Un Aviador de la República
Juan Sayós Estevill.
Reedición del clásico por Craftair
4.000 ptas.



Magazine 2000
Delegación
Catalana-Norte-Balear.
1.000 ptas.



Memorias de un Piloto de Caza de la República.
Luis Sirvent Cerrillo
2.000 ptas.



Camiseta Blanca A.D.A.R.
Tallas L - XL
1.000 ptas.



Reloj 60º Aniversario
F.A.R.E.
1.300 ptas.



Estos productos se pueden solicitar por teléfono, fax, o por correo a la sede social de ADAR.

Estimado/a Amigo/a Lector/a: Debido a un error de composición en el último número de "ICARO", el artículo firmado por nuestro compañero Eusebio Greciano se publicó incompleto. A continuación se transcribe el texto íntegro. Rogamos sepáis disculpar esta circunstancia.

El Consejo de Redacción de ICARO

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.

En la Asamblea de Granada de 1994, cuando varios compañeros de Escuadrilla: Salvador Andreu, Claudio González y yo, esperábamos felices y contentos verle y oírle 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 saludó me hizo concebir la ilusión de que me había reconocido... y me quedé con esa ilusión. Nos vimos y hablamos varias veces más en los ires y venires del hotel, la comida, etc. y siempre su cordialidad y sencillez espontánea estuvieron de manifiesto. Una de las veces hizo alusión a mi modesto testimonio relatado en "UN CORTO DIALOGO ENTRE A Y Z" – boletín ICARO número 11, de abril de 1988 – al decirme: ¡Greciano, es increíble que te acordaras con tanto detalle de aquella "broma" de Manuel, de Zarauza, -corrigió- Yo, sí, la recordaba vagamente, pero no el lugar y la fecha; ...Zarauza..., era en efecto amigo de bromas fuertes!. Me quedé pensativo mirándole y con voz tranquila pero llena de emoción le dije: yo considero que fue una broma bien seria; y, sin duda: "EL AGUANTE DE A.A FUE MAYOR QUE EL DE Z; sin quitar ni poner", y guardando el respeto que hay que guardar. El capitán Arias me miró

serenamente, y, con una sonrisa que me recordó un poco la de aquel día, dijo: ¡COSAS DE AQUELLOS TIEMPOS! Y nos fuimos cada uno por nuestro lado.

Un poco más tarde, estando sentado a mi mesa esperando que sirvieran la comida, en movimiento involuntario giré la cabeza y miré a la entreplanta superior, que también servía de comedor. Coincidió que el capitán Arias había hecho lo mismo desde la parte alta. Mirándole instintivamente y con afecto me llevé la mano a la sien derecha como en saludo militar de subordinado, pero, según tenía la mano extendida, la cerré recordando el saludo de entonces. El capitán Arias movió la cabeza sonriendo, aceptando y agradeciendo el gesto.

Fui a despedirle al autobús en que regresaba a Madrid con otros compañeros y cuando ya nos separábamos dijo como bromeando: ¡VAMOS A VER SI FELIPE GONZALEZ VIENE A RECIBIRNOS CUANDO LLEGUEMOS A MADRID! En mi cordial mirada de despedida traté de ponerme serio y le dije con convicción: Yo creo que si Felipe González supiera quién fue el capitán Arias se sentiría honrado, orgulloso de recibir llegado el caso y saludar con respeto a uno de los capitanes más distinguidos de nuestra Aviación, de nuestro ejército. Lo creo sinceramente. El coronel Arias volvió a sonreír, esta vez con expresión diferente y como si agradeciera mis palabras; y, al estrecharme la mano, me pareció notar que estaba emocionado.

Así fue como le vi y hablé por última vez.

Fue sumamente agradable para mí volver a encontrarme con él compartir unos minutos de su vida.

Y ahora, una cita del libro “MITOS Y VERDADES, LA AVIACIÓN DE CAZA EN LA GUERRA ESPAÑOLA” del Comandante Andrés García Lacalle, último jefe de la Aviación de Caza de la República, página 370: *“El madrileño Arias fue el más completo jefe que tuvieron los I-16 y también el más tenaz y de más alta moral combativa”*. Y de una calidad humana de primera clase. Es mi opinión muy sincera.

Hay otras citas referidas al capitán Arias en el mismo libro y del mismo autor, no menos elogiosas. Sin que esto sirva de desdoro para nadie.

Queda algo más que no quiero dejar en el tintero: Dos años después, en Madrid, y con motivo de nuestra celebración anual, conocí a ADELA, Doña Adela, la viuda del coronel Arias, que estaba tratando de vender su libro “ARDE EL CIELO”, relato de las memorias de nuestro gran personaje. Al adquirirlo, hablé con D^a Adela y le dije 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 que, 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.

D^a 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 D^a 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.