



ICARO

BOLETÍN INFORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

Feliz Año Nuevo



NUEVA EPOCA N° 73 IV/2002 DICIEMBRE Publicación trimestral

SUMARIO

- 1 **PORTADA:**
Dibujo de Luis Martínez-Mira
- 2 **EDITORIAL**
- 3 **I. HIDALGO DE CISNEROS.**
- 4 «I. HIDALGO DE CISNEROS».
J. Veguilla Larios
- 5 **VIVENCIAS AÉREAS
EN TIEMPOS PASADOS**
A. Bañón Rubio
- 7 **LAS DELEGACIONES**
Delegación Norte-Balear
- 8 **NUEVA PUBLICACIÓN.**
Los Aeródromos del Penedés
- 9 **ARCHIVO DE A.D.A.R.**
- 10 **¿ULTIMA AYUDA PARA LA
AVIACIÓN DE LA REPÚBLICA?**
Carlos Lázaro
- 11 **LA ULTIMA CENA EN AUSTRIA**
Poesía. Felicita de las Heras
- 12 **REMEMORANDO EL EXILIO**
Carlos Lázaro
- 13 **TRAGEDIA AÉREA EN UCRANIA**
Simón Fiestas Martí.
- 14 **UNA PECUALIARIDAD DEL
AVIÓN «MOSCA»**
Andrés Fierro
- 15 **APORTACIONES VOLUNTARIAS**
- 16 **BAZAR DE A.D.A.R.**

Dirección: Eusebio Alonso y Carlos Lázaro

Consejo de redacción: Eusebio Alonso y Carlos Lázaro

Corrección: Angel Giménez

Diseño original: Javier Maquerie.

Depósito Legal: M-5201-1995

Tirada: 800 ejemplares.

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

ADAR no se hace responsable de las opiniones de los autores de los artículos.

Prohibida la reproducción total o parcial de este boletín.

BOLETIN INFORMATIVO TRIMESTRAL DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA. Nº 73 Diciembre 2003
Sede social: San Bernardo, 119, 3º Int. 28015 Madrid
Tel./Fax: 91 593 91 68.



Editorial

En este boletín ponemos de relieve varios hechos significativos muy vinculados a la Aviación Republicana. El primero de ellos tiene que ver con la colocación de una placa conmemorativa en el Castillo de Montjuich (Barcelona) en el que se rinde tributo al sacrificio de todos los miembros de La Gloriosa, quienes cumplieron su cometido con profesionalidad y, sobre todo, con honor. En estrecha relación con este acto, anunciamos la publicación de un libro sobre la historia de los aeródromos del Penedés que ha realizado uno de los jóvenes socios que colaboraban con ADAR y se ha incorporado a la Asociación gracias a la modificación de los estatutos. Este tipo de trabajos, orientados a preservar la memoria histórica de la Aviación de la República, se llevan a cabo gracias a la colaboración que están prestando muchos compañeros que, con sus testimonios y aportaciones, proporcionan a los jóvenes historiadores una fuente que les permite contrastar y completar la información que extraen de los archivos. Por último, y en esta misma línea de rescatar la memoria histórica aeronáutica, desde aquí queremos agradecer a José Cirujeda Esteve y a la familia a Fernando Medina las aportaciones documentales que han realizado al Archivo de ADAR.

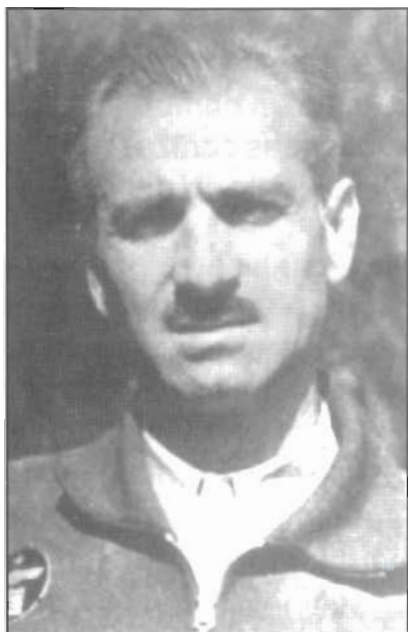
Os deseamos que paséis unas muy Felices Fiestas y que el próximo año 2003 sea próspero para todos los miembros de esta Asociación.

LA DIRECTIVA NACIONAL

NUEVO HORARIO DE OFICINA

A partir del mes de septiembre del presente año el nuevo horario de oficina será el siguiente:

Lunes a jueves: 16:00 a 20:00 horas
Viernes: 10:00 a 13:00 horas



IGNACIO HIDALGO DE CISNEROS

El pasado 24 de octubre, la Junta Directiva y asociados de ADAR-Catalana-Norte -Balear, estuvimos en la presentación del libro titulado "CAMBIO DE RUMBO", una nueva edición, en un solo tomo, con 592 páginas y 32 fotografías, libro que, en su día, escribió D. Ignacio Hidalgo de Cisneros, nacido en Vitoria, (1894) y fallecido en Bucarest 1966, que fue Jefe de la Aviación Militar Gubernamental en la Guerra Civil, (1936-1939).

Esta autobiografía, escrita en el exilio de Bucarest, recoge la historia de un vasco de familia aristocrática, que vivió su juventud respirando el veneno y a la vez maravilloso mundo de la aviación militar, profesión que fue su guía y destino volando los aparatos de entonces, siendo militar de carrera, africanista, con los altibajos de una personalidad vital y optimista que, al contar su historia de cambio de rumbo, narra también la historia de una España que pudo ser y que no fue.

En la Mesa que dirigió este acto de presentación del libro en cuestión, estaban: Jordi Solé Tura, Senador, Catedrático, ex - ministro de Cultura y Escritor; Ignacio Hidalgo de Cisneros Alonso, Ingeniero Industrial; Simón Fiestas Martí, Secretario de Adar-Barcelona y Ernesto Santolaya, Editor, que iniciaron una ronda de parlamentos, glosando la personalidad del autor de la obra "Cambio de Rumbo", intervenciones, todas ellas de interés manifiesto, en particular las palabras de Jordi Solé Tura que, por su condición de político comprometido, se tuvo que exiliar, igualmente en Bucarest (Rumania) que cosas de la vida, coincidió en el mismo edificio

que residía Hidalgo de Cisneros, relación que generó una gran amistad entre ambos.

Sería deseable, tanto a los estudiosos del tema de la guerra civil, como a los que han seguido de cerca y sufrido las amarguras del exilio y deseen profundizar en la historia de esta gran obra que merece una revisión y reflexión especial, recomendando una nueva lectura del libro de referencia y en particular lo que fue la vida de uno de los personajes más importantes de la Aviación Militar Española, durante la guerra civil 1936-1939.

(ADAR- Delegación Catalana-Norte-Balear)
Poesía escrita al General Ignacio Hidalgo de Cisneros (muerto en el destierro)

Era todo gracia, era
todo valor, todo hombría.
Su juventud verdecía
dondequiera que estuviera.
Dolor que tan lejos muera
quien a su pueblo servía
cuando en la sombra se hundía,
dándole su primavera.
Pero aunque ya se haya ido,
nadie piensa que ha partido
quien tan alto ejemplo diera.
Mirad como sueña y crece,
árbol que siempre verdece
al alba que nos espera.

Rafael Alberti
(Roma, febrero 1966)

(Publicado en la nueva edición del libro "CAMBIO DE RUMBO" con un poema original de Rafael Alberti y dedicado al General Ignacio Hidalgo de Cisneros. (1984-1966).)

Ignacio Hidalgo de Cisneros

Un 29 de Octubre de 1994:

Arriba en las alturas, no faltaron a la cita aquellos elementos que formaron el medio en que se desarrolló gran parte de su vida profesional: nubes con olor a incienso, estrellas enviando su fulgor a través de sus cinco puntas a los cinco continentes. Eran mensajes cargados a rebosar de un flujo de sangre ideológica mezclados con aires de libertad.

Y todo aquello, iba dirigido a esa inmensa y pavorosa masa infrahumana que sufre, padece e ignora lo que es una sonrisa en los labios. Que consagró su vida a la defensa de esos valores humanos y sociales que tanto atormentan a los desfavorecidos por Natura que sudan sangre y sufrimiento, y que sólo tienen para su defensa el manto de la dignidad. Se entregó en fin, de forma sostenida a la construcción de otro mundo más humano, más solidario, porque él estaba convencido que esto sería posible.

Y también, ese 29 de Octubre de 1994, desde las celestiales alturas se anunciaba al mundo que la simiente de un hombre auténtico se estaba sembrando (sus cenizas) en una reducida parcela del cementerio de su tierra natal.

En lontananza, una palomas en graciosa formación, con sus rítmicos y melancólicos gorjéos, sobrevolaban las nubes emulando a los cóndores que nos enseñaron la técnica de volar.

Fue también, el último mensaje, que anunciaba la llegada de nuevos vientos cargados de libertad para lograr lo que él tanto deseó.

Ignacio Hidalgo de Cisneros, nuestro General, los que tuvimos la suerte y el honor de navegar en la nave que comandaba, escogimos el camino que nos enseñó y que ha de conducir a lograr otro mundo posible. ¡ Más temprano que tarde, este mundo cambiará!

(José Veguillas Larios)



De izda. a dcha. el general Vicente Rojo, Hidalgo de Cisneros, el general Ossorio Tafall y el general Saravia, en Barcelona en 1938. (foto: Historia gráfica de la Aviación Española de Antonio González Betes)

Vivencias Aéreas en tiempos pasados

(Antonio Bañón Rubio, mecánico de "La Gloriosa")

Hablemos del personal de vuelo, o sea del piloto, y describamos cualidades de los mismos y del aparato a manejar. Los pilotos de los aviones de caza, son una especie de comodines entre los pilotos de aviones de reconocimiento y ataque a tierra y los pilotos de aviones de bombardeo.

Veamos comportamientos. Hablemos del avión I-16, llamado "MOSCA". Es aparato de caza, que se caracteriza por su rapidez endiablada, con una velocidad de crucero envidiable, es monoplano muy deportivo, con tren de aterrizaje plegable, gran capacidad de fuego, elevado techo, (quizás el aparato más pequeño dentro de su competencia), gran sensibilidad en su manejo, visor de excepcional calidad, buena visibilidad del piloto, carenado muy elitista bien estudiado, y, en conjunto, este aparato es sumamente aerodinámico. Este avión de caza fue una revelación en noviembre del 1936, en su bautismo de fuego en España, en la defensa de Madrid ante aviones insurrectos, su mejor cualidad de lucha es el ametrallamiento en picado y de pasada, excelente protector de acompañamiento de aviones de bombardeo.

Vamos a conocer características del avión I-15, llamado "CHATO". Este aparato de caza está muy bien preparado por sus características para el combate aéreo, es biplano, con motor en estrella de 12 cilindros, de gran sustentación, ligero, de movilidad extraordinaria, rapidísimo en sus evoluciones acrobáticas, cualidad muy en su favor en combate, gran capacidad de tiro y visibilidad del piloto muy buena. Su entrega en combate en España la hizo en la defensa de Madrid en el año 1936, consiguiendo grandes victorias

ante aviones sediciosos. Este avión de reducido tamaño tiene la virtud de evolucionar en espacios aéreos muy reducidos. El piloto de este avión tiene que ser muy resolutivo en los combates aéreos por sus características. Una vez el jefe de la escuadrilla de "CHATOS", hablando sobre este tema, (y así es en efecto) dijo: "aun cuando este seguro avión I-15, sea tan poco parecido al I-16, pero en muchos puntos se observa el parentesco, (ambos creados por el mismo constructor), la gran flexibilidad, de movimiento fácil, lo deportivo del aparato, realza su belleza, con facciones ofensivas de total efectividad."

«Cada arma determina el carácter de los hombres que la sirven. El soldado es en su espíritu muy diferente al piloto. Hasta los diferentes destacamentos del arma aérea se diferencian entre sí en su modo de vivir.»

Estos aviones, impregnan tal seguridad a sus pilotos, que éstos se conciencian de manera tan insospechada que se consideran infalibles ante el enemigo por tener en sus manos tal maravilla de avión, esta seguridad en el combate conduce en muchos casos a éxitos de tal magnitud que raya el heroísmo. En estos aviones de caza, todo es más ligero, más felino, menos ceremonioso, se podría decir en cambio que lo que hacen los pilotos de bombardeo en cada uno de sus servicios contra el enemigo, es un vuelo más largo, más continuado y más grave.

Los destacamentos de bombardeo y de caza, son típicas comunidades, y ambos, deben hacer gala de la tenaz valentía que es necesaria para superar la peligrosidad frente a las piezas antiaéreas y los cazas enemigos.

Han llegado los días en que los aparatos al despegue en tres o cuatro largas oleadas, levantan enormes remolinos de polvo que cubren la pista del campo a espacios de tiempo regulares que se suceden



rítmicamente, las jornadas en que decenas de cazas "MOSCAS" revolotean simultáneamente, cual enjambre de malignos avisperos que se lanzan sobre el adversario. Más ésto no es lo esencial. Lo verdaderamente admirable, es lo que escapa generalmente al profano cuando contempla el brillante espectáculo del descenso en picado. El impresionante y excitante deleite de la acción en masa de los "MOSCAS", es delirante y emotivo pues la dureza de la lucha es de tal fragor, que el tesón de estos pilotos enfrentados a los cazas enemigos se pueden calificar de apocalípticos.

Cuando se escucha la palabra "MOSCA", se ve en la imaginación la asombrosa contemplación del avión lanzándose en picado, símbolo de la osadía del piloto, reflejada en el breve y emocionante de una acción de guerra concentrada. La perseverancia tenaz, resistente, insensible a la fatiga física, inmovible ante el espectáculo de compañeros que caen derribados, insensible a los muchos y conocidos peligros con que el piloto se lanza por enésima vez contra su objetivo con la misma sangre fría con que se lanzó contra el enemigo en anteriores combates.

En combates aéreos, cuando la dureza de la lucha está en su momento más crucial, hay momentos difíciles de concentración y en

ocasiones parece poco probable poder salir de tal infierno, pero la suerte muchas veces juega un papel muy importante. En todo momento de lucha el piloto de caza está siempre cerca del encuentro con la muerte, esta espera agazapada el momento oportuno para hacerse presente, en este juego tan tenebroso, el piloto, con su experiencia en el combate debe intuir el momento de esquivarla con serenidad y entereza.

Por la noche, los pilotos se desploman sobre sus camas y desfilan por la cansada retina sombras grises con estrellas gigantes entre grandes nubes de polvo. Más nada significa el agotamiento y los esfuerzos de estos días de grandes combates cuyo ritmo acrecienta las energías y los sentidos como una embriaguez.

Esta es la otra cara menos conocida de la vida diaria de los pilotos de caza, tras esta cara, se esconde el verdadero ardor patriótico que reina en todo buen piloto, defendiendo la bandera que juró defender ante el invasor.

¡Velar por la defensa de su patria es la expresión más sublime que puede tener todo español!

Antonio Bañón Rubio.

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.

Basilio García Moraleda	(Getafe)	01/10/2002
Celso Lorenzo Villa	(Portugal)	01/10/2002
Elisa (esposa de Luis Gutiérrez Argos)	(Oviedo)	10/2002
José Campos Peña	(Castellón)	2002



las delegaciones

Delegación Norte Balear

UN MUSEO DE AERONAUTICA EN EL 2006

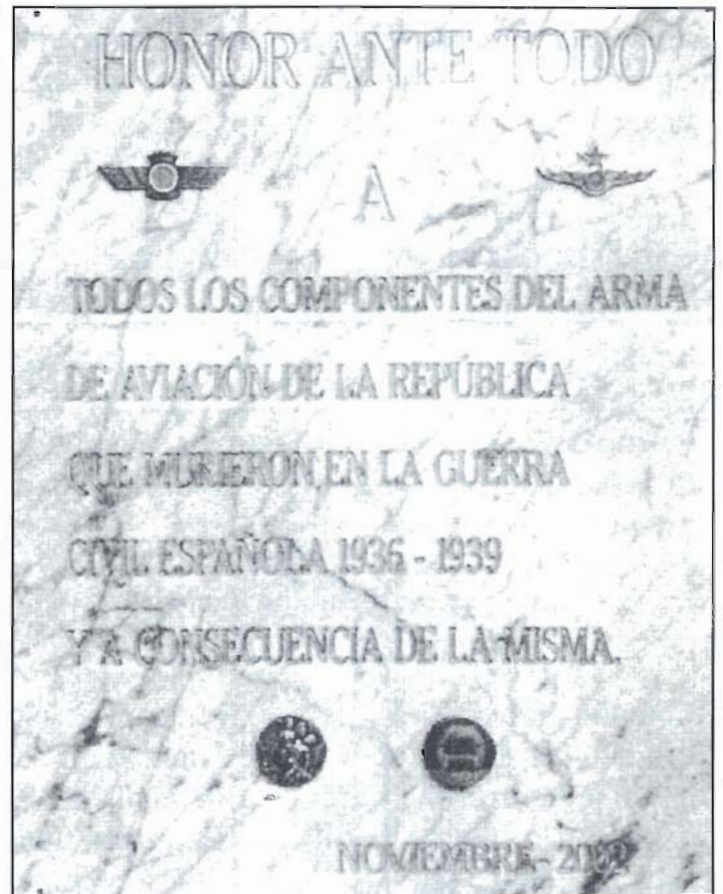
Una de las aspiraciones de ADAR, desde su fundación en 1978, fue disponer de un Museo de Aeronáutica en la ciudad de Barcelona, que, en parte, llegó a materializarse con la pequeña muestra del MUSEO AEREO POPULAR DE CATALUÑA, en el Pº de la Circunvalación nº 1 de Barcelona (ver revista MAGAZINE 2000, pág. 8 a la 12)

Este sueño, esta ilusión, prácticamente puede ser una realidad, ya que parte de algunos socios de ADAR se integraron en la entidad hermana "ASOCIACIÓN DE AMIGOS DE LA AERONAUTICA", con sede en el Prat de Llobregat, finca La Ricarda.

Tras largos trámites, esta Asociación de Amigos de la Aeronáutica, después de una Asamblea de asociados, queda convertida por mayoría en una Fundación Privada con la denominación de "PARC AERONAUTIC DE CATALUNYA" (P.A.C.) con el apoyo del Ayuntamiento de Sabadell, los departamentos de Cultura y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya y con la aprobación de AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea). Según noticias de prensa, los responsables e impulsores actuales, prevén contarán con un presupuesto de 12 a 15 millones de euros y el futuro Museo pueda ser visitado en el año 2006.

* * *

BIBLIOTECA.- Entre las obras adquiridas recientemente, aparte del titulado PAJAROS DE ACE-RO, la Guerra Aérea 1914 - 1918, editada en 1933, tenemos las Memorias de Gabriel García Márquez, titulada "VIVIR PARA CONTARLO", con un fulgurante inicio que dice: "La Vida no es lo que uno vivió, sino lo que uno recuerda, y cómo la recuerda para contarla.." afirmación que puede hacer todavía más difícil la figura del historiador en su trabajo de acercarse a la realidad de las cosas.



Placa de mármol, tamaño 55 x 70 que figurará en el Memorial de la Capilla del Castillo de Montjuic.

MEMORIAL DE A.D.A.R. PATRONATO CASTILLO DE MONTJUIC. MUSEO MILITAR

El día 29 de noviembre a las 11 de la mañana, se procedió a la inauguración y descubrimiento de una placa de mármol tamaño 55 X 70, en la CAPILLA-MEMORIAL del Castillo de Montjuic dedicada a todo el colectivo del la Asociación de Aviadores de la República, cuyo texto y copia se acompaña con la presente reseña.

"CAMBIO DE RUMBO".- Hemos estado en el acto de la presentación del libro citado, original de D. Ignacio Hidalgo de Cisneros, General jefe de la Aviación Gubernamental de la II República Española, celebrado en Barcelona el 24-10-2002.

DONATIVOS DE LIBROS.- Los asociados y simpatizantes que quieran brindar su colaboración en el enriquecimiento de nuestra biblioteca en Barcelona, pueden hacer sus donativos, bien personalmente en nuestra sede social o indicando donde pueden recogerse, con preferencia libros de Historia, Aviación y de Cultura Aeronáutica.

A.D.A.R. (Catalana-Norte-Balear)

LOS AERODROMOS DEL PENEDES

Nuestro joven asociado, David Iñiguez, miembro de la Junta Directiva de ADAR-Catalana-Norte-Balear, es historiador, doctorado del Departamento de Didáctica de las Ciencias Sociales de la Universidad de Barcelona y autor del libro titulado:

EL VESPER DE LA GLORIOSA L'AVIACIO REPUBLICANA

Con una primera edición escrita en catalán, sobre el tema de los campos de aviación que se construyeron durante la guerra civil, 1936-1939, en la comarca del Penedés, región natural e histórica situada al este de Cataluña, que comprende, relatar los pormenores de cuatro aeródromos, principalmente, utilizados por la "caza" en las poblaciones de: **Monjos**, **Pla del Penedés**, **Pacs del Penedés**, **Santa Oliva**, este último también conocido como el campo de aviación del Vendrell.

Esta obra, de 238 páginas y unas setenta fotografías, es un estudio completo del trabajo inmenso que representó tener disponibles aeródromos a medida que los frentes de guerra se modificaban.

En este interesante trabajo y otros que tiene en cartera, vemos que las nuevas generaciones se preocupan en saber y conocer, aparte de la historia rigurosa, se están aireando datos inéditos sobre los sistemas represivos de una post-guerra interminable, con presos del franquismo utilizados como mano de obra barata que fueron obligados a trabajar en condiciones extremas.

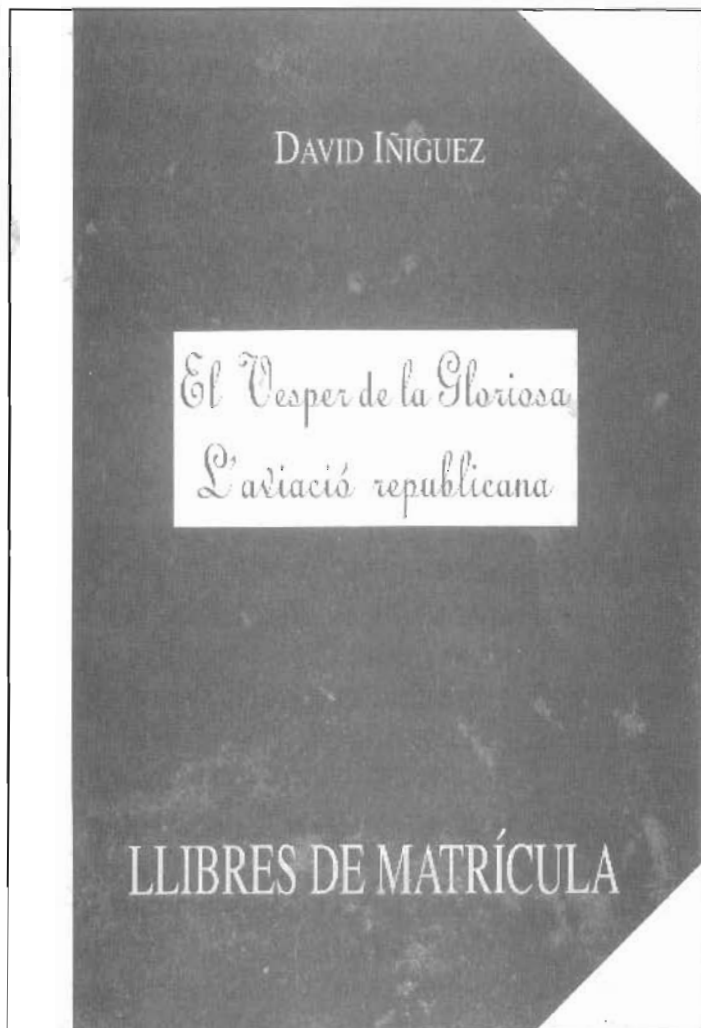
Nuestra felicitación al amigo David Iñiguez por el trabajo realizado y que pronto está obra

se pueda traducir y promocionar por toda la península.

NOTA: el título del libro, si bien no necesita traducción, es: "El avispero de la gloriosa".

A.D.A.R.

Catalana-Norte-Balear



En esta oficina, se ha recibido una carta en la cual nos solicitan información sobre un compañero Aviador republicano que se llamaba Eduardo Tornil Estraña, que nació en Papiol (Barcelona), según información familiar, vino a España con los aviadores rusos, y fue abatido en Tablada. Si algún compañero le conoció o tiene información, dirigirse a su sobrina:

Inmaculada Rosell Tornil
C/ Indústria, 51, 1º A,
08025 BARCELONA
Teléf.: 932075728



ARCHIVO A.D.A.R.



rchivo ADAR de la Delegación Centro-Alas Plegadas-Levante y Murcia sigue recibiendo donaciones de documentos y fotografías.

Entre ellas, cabe destacar

la colección de fotografías Fernando Medina y Eduardo Hernández Arriero (del que mostramos una magnífica vista de un Tupolev Sb-2 *Katiuska*). También cabe destacar la donación documental de José Cirujeda Esteve entre la que se encuentran algunos documentos gráficos (como este retrato de piloto de *Katiuska* y este Northrop Delta) que han sido reproducidos en algunas publicaciones citando orígenes totalmente diferentes a los de su poseedor.

Como ya hemos dicho en otras ocasiones, la compilación de este tipo de material sirve para los estudios de los investigadores de la historia de la aeronáutica española.

Desde aquí queremos agradecer a la familia de Fernando Medina, a Eduardo Fernández Arriero y a José Cirujeda y a todos los compañeros que siguen colaborando con nosotros, prestándonos su confianza y generosidad.



¿ÚLTIMA AYUDA PARA LA AVIACIÓN DE LA REPÚBLICA?

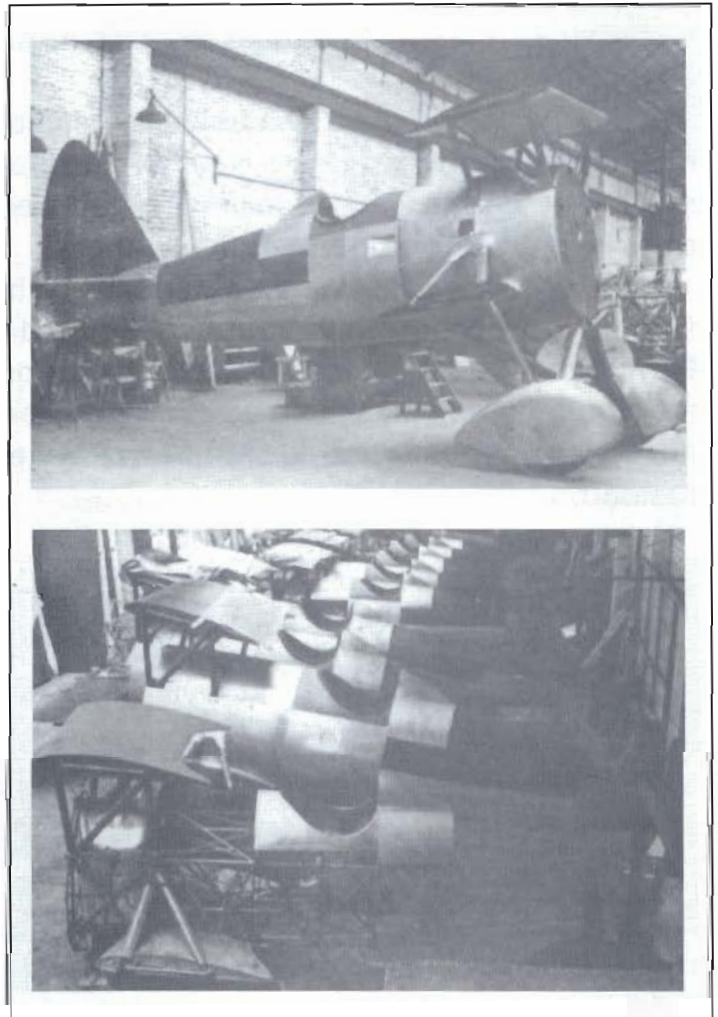
Es bien sabido que en las últimas fases de la guerra, el gobierno de la República hizo denodados esfuerzos por adquirir material bélico a fin de emplearlo en la gran ofensiva del Ebro, y, posteriormente, en su intento de prolongar la contienda hasta el desencadenamiento de la inminente conflagración mundial. El suministro de armas al gobierno republicano español es un tema que es objeto de numerosas controversias y revisión por parte de los investigadores pero, lo que es innegable, es el hecho de que estuviera salpicado de hechos de todo tipo, algunos de ellos casi anecdóticos.

En el campo aeronáutico se llevaron a cabo numerosos intentos de compra de material volante que se vieron frustrados por la excesiva demora en los pagos, la intervención del Comité de No Intervención o los enrevesados vericuetos que tuvieron que afrontar los compradores de armas para adquirirlas en el tortuoso mundo de las ventas ilegales de material bélico. Uno de los proyectos de compra de aviones en los que se depositaron bastantes esperanzas fue la adquisición de cazas de la firma belga Romano. Este avión presentaba una configuración, armamento y prestaciones bastante similares a las del caza ruso Polikarpov I-15, y a España sólo llegó una versión biplaza de entrenamiento para las escuelas de Levante. El intento de compra finalmente se frustró en el año 1937 cuando su constructor se vio obligado a confesar ante la No Intervención la verdadera finalidad de los aviones que estaba construyendo, frenando toda la línea de producción.

No obstante, y al igual que ocurriera con otros aviones que en menor número llegaron de manera semiclandestina a España, parece que hubo un intento postrero de enviar a la República un modelo del caza Romano. Transcribimos a continuación un documento del Servicio de Información y Policía Militar del general Franco (AHEA, Asuntos, 159) fechado el 5 de febrero de 1939 en el que se da cuenta de la decomisación en Francia de un aparato de las mismas características que el caza belga y cuyo contexto nos puede ilustrar perfectamente el contexto clandestino, o sea, fuera de los envíos regulares de material de la URSS, a través del cual llegaban algunos aviones a la República. Se nos dice que el día 24 del pasado mes de enero aterrizó en el aeródromo militar francés de Frejus (Var) por causas que se desconocen un aparato terrestre biplano marca "ROMANO" de la Casa Romano constructora de aviones de Cannes [sic] -citada repetidamente en informes anteriores- matriculado D.D. y equipado con cuatro ametralladoras y un cañón rápido, iba pilotado por el mecánico aviador RAYMOND VILLAIN.

Este aparato había salido de Cannes con dirección a Figueras para ser entregado al Gobierno Negrín y como parte de un lote de 20 aparatos que dicha firma vendió al gobierno rojo en el mes de noviembre último.

Las autoridades militares del campo de Frejus ante esta infracción a la No-Intervención detuvo al piloto y avisó inmediatamente a la policía de Saint Raphael, presentándose poco después el comisario PIERRE HUGUES con un agente que detuvieron al piloto VILLAIN al que le fuer retirada la documenta-



ción así como un cheque a su nombre de 20.000 francos que había recibido en pago de la conducción de dicho aparato de Cannes a Figueras, y conducido a la comisaría de Saint Raphael.

En vista de ello tanto la casa ROMANO de París como el Ayuntamiento de Saint Raphael –social-comunista– hicieron las gestiones necesarias y consiguieron que al día siguiente fuera puesto en libertad el aviador VILLAIN al que le fue restituida su documentación y el cheque y como pretexto para que le fuera devuelto también el aparato, la Casa ROMANO de Cannes que trabaja también para la casa DEWOITINE de Villacoublay para entregar el aparato a la casa DEWOITINE con lo cual fue devuelto el aparato.

Así pues el día 26 de enero último a primera hora de la mañana salió dicho aviador del campo militar de Frejus con destino a Figueras.

La casa ROMANO como se sabe desde principios del año 1938 no ha cesado de entregar aparatos al gobierno rojo, habiendo empleado para ello al igual que en la actualidad 7 aviadores que asiduamente han conducido aparatos a la zona roja en vuelo, efectuando como mínimo dos viajes mensuales cada uno y cobrando por cada aparato conducido la suma de 20.000 francos. Nuestro informador sólo conoce como tales conductores a RAYMOND VILLAIN y a N.DROUILLET.

Excmo. Señor Ministro de Asuntos Exteriores
y Excmo. Señor General Jefe del Aire.

Hemos podido constatar la participación de Droulliet en el tráfico de aviones de los años 30 a países en guerra y aunque nada sabemos de Villain, esta sería la pista más reciente sobre el caza Romano R.92, uno de los modelos que la firma belga Romano estaba fabricando para la República a raíz de un acuerdo suscrito en la primavera de 1937 como alternativa al material aéreo ruso. El contrato incluía una gran partida de aviones cuya manufacturación fue finalmente descubierta por un delegado de la No Intervención. Al parecer, según la investigación del historiador británico G. Howson, el R.92 era una versión más potente del R.83, caza que guardaba cierta similitud con el Polikarpov I-15 Bis "Superchato". Parece ser que sólo se construyó un ejemplar de R.93 que, según Howson, se envió a España en verano de 1938. Este documento podría aportar la posibilidad de que dicho caza se uniera al heterogéneo conjunto de aviones que fueron destruidos en los últimos días de la campaña de Cataluña en los aeródromos prepirenaicos.

CARLOS LÁZARO

La última cena en Austria

Eramos seis y subíamos
por una calle muy ancha
buscando unas hamburguesas
o salchichas, y patatas
una cena ligerita,
nos veníamos a España.
Llegamos a un bar pequeño
que el hombre no hablaba nada,
un austriaco tan cerrado
que no entendía palabra.
Por señas le preguntamos
con mil trabajos y maña
porque él no nos entendía
pero nosotros... «ni papa»
¿Tiene hamburguesas?, ¿Salchichas?
por fin comprendió ¡caramba!
y nos contestó que sí
no sentamos encantadas
sacó platos, tenedores,
todo lo que hacía falta
¡estábamos tan contentas
allí en en la mesa sentadas!
Y nos sacó la comida

nos sacó unas cosas raras
que parecía «caquitas»
tenían muy mala cara
y le dijimos que no...
¡la que se armó no fue nada!
Nos quitó los tenedores
y las servilletas con rabia,
y hablando en aquel idioma
venga rezaba y rezaba
un puyazo en «to» lo alto
no le hubiese «dao» mas rabia
Nos persiguió por la calle,
daba voces y gritaba
no entendíamos el austriaco
pero no nos hacía falta,
no eran piropos (lo juro)
aquello que nos llamaba.
Un quiosco más arriba
tenía salchichas... patatas...
y allí estábamos cenando
y riéndonos con ganas
el dueño de aquel quiosco,
era otra bestia parda.



Felicita de las Heras

Rememorando el

EXILIO



Desde el pasado 17 de septiembre se exhibe en el Palacio de Cristal de la Casa de Campo de Madrid una exposición sobre el exilio republicano español. Como ha manifestado uno de sus promotores, esta muestra sobre los avatares y penalidades que sufrieron miles de exiliados republicanos españoles se ha llevado a cabo a fin de que esa herida abierta –y oculta- que permanecía en el seno de la sociedad, saliera a la luz a fin de sanar socialmente ese testimonio doloroso. El interés que ha suscitado la exposición en la opinión pública ha dado lugar a que se prorrogue el plazo hasta el mes de diciembre. La visita de esta exhibición pone de relieve un hecho incuestionable pero injustamente olvidado por la sociedad española: la enorme generosidad brindada por México, que en 1939 abrió sus puertas a todos los refugiados españoles. Por último, cabe comentar que quizás otra disposición de la muestra hubiera resultado más atractiva para el público interesado, aspecto que cubre con creces el catálogo que se ha editado.

C.L.A.

SE INCORPORAN A A.D.A.R.:

DAVID NIETO BALCELLS

JUAN QUERAL TAPIAS

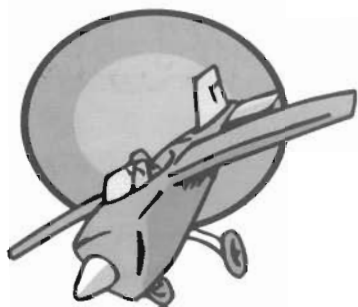
FERNAND VERCHER ROSELLÓ

PEDRO NOVELL CASANOVAS

LA JUNTA DIRECTIVA NACIONAL

LES DA LA BIENVENIDA





Tragedia Aérea en Ucrania

En mi experiencia como piloto aviador en aparatos de caza y combate durante la Guerra civil española (1936-1939), nació una afición que nunca he abandonado, que es el seguimiento y evolución del maravilloso mundo de la aviación, que he seguido de cerca visitando regularmente salones Internacionales de aeronáutica y astronáutica que se celebran y alternan, año tras año, en París y Londres, aparte de otros muchos festivales que sería largo de enumerar.

Con referencia a la tragedia aérea ocasionada por el caza bombardero ruso-ucraniano de la serie SUKHOY, ocurrido el pasado 27 de julio del presente año, en el aeródromo de Skiniliv, cerca de la ciudad ucraniana de Lvov, por un lamentable fallo, sea humano o de la máquina, que ha originado una de las catástrofes más impresionantes de todos los tiempos, en la que ya van contabilizados 83 muertos y 116 heridos graves, de niños y adolescentes, que habían acudido con sus padres a la exhibición organizada con motivo del 60 aniversario del 14º Cuerpo del Aire de las Fuerzas Aéreas de Ucrania.

Si bien en la seguridad de estas exhibiciones-espectáculo, se tiene que observar unas rigurosas normas que obligan a volar a una altura reglamentaria y fuera del área de la vertical del aeródromo, estas medidas no siempre se tienen en cuenta, como se explica en el comentario del 43º Salón Internacional de Aeronáutica, París, Lebourget, del 13 al 20 de Junio de 1999, acerca de un Sukhoi de la última generación, (SU-30MK), relató que en su día publicó el "DIARIO DE TERRASSA" en edición de 22 de Julio de 1999, donde se comentaba otro accidente de aviación que no produjo víctimas, de impresionante visión y cuyo texto es el siguiente: "...otra de las estrellas del Salón ha sido el Sukhoi

(SU-30-MK), caza-bombardero de la representación ruso-ucraniano, que el mismo sábado 12 de junio de 1999, sobre las 15'00 horas, en una actuación visible desde la terraza de la Sala de Prensa y televisado en directo, visible en pantallas colocadas en todo el espacio de aeródromo, el SU-30-MK, despegó a todo gas y en un tirón vertical envía el aparato a considerable altura dedicando su tiempo a una modalidad de acrobacia aérea, que únicamente puede realizar esta nueva generación de aviones de caza que van equipados con toberas asimétricas orientables y sistemas de regulación de empuje del motor, siendo capaz de desarrollar maniobras increíbles, como la denominada "Cobra", por sus movimientos parecidos a ese reptil. En esta exhibición aérea, la fortuna no acompaña a los tripulantes del SU-30-MK, que después de un fuerte picado, ya cerca del suelo, al recuperar la horizontabilidad, roza con la tobera el asfalto y, en un desesperado impulso de remontar la vertical, asciende nuevamente y es cuando sale una lengua de fuego y los dos tripulantes son expulsados al exterior, que salvan la vida colgados de las sillas-paracaídas, y ese es el instante cuando se produce la explosión y una gigantesca bola de fuego destruye totalmente el aparato..."

Fue tal la impresión, que, a pesar que tenía la cámara fotográfica en las manos, fui incapaz de hacer ninguna foto. Lamentablemente en los accidentes de aviación, al igual que los de carretera, todavía, por desgracia, el que más falla es el hombre. La máquina, normalmente, siempre aguanta y no sufre distracciones, despistes o cansancio que origina tanto dolor y desventuras.

Simón Fiestas Martí.

UNA PECULIARIDAD DEL AVIÓN “MOSCA” (POLIKÁRPOV I-16)

Por Andrés Fierro

Una de las características del “mosca”, causa de un sinnúmero de accidentes, muchos de ellos mortales, estribaba en su propensión a hacer un “caballito” de 90°, en cuanto el piloto se descuidaba y no tenía metido a fondo el pie derecho, a fin de compensar, con el timón de cola, la fuerza de giro del par motor, que se originaba al “meter gas” para el despegue.

A este respecto, no deja de ser curiosa la similitud entre el término “caballito”, utilizado en España, para describir la maniobra “de un giro involuntario de 90° a 180°, tanto durante el despegue como durante el aterrizaje”¹, con el apodo que los pilotos soviéticos le dieron al I-16, a quien, coloquialmente, llamaban “ishak” (burro), por esa tendencia del avión a “desmandarse”, que se suele, en Rusia, asociar a los “burros”, cuando pegan un salto, sin venir a cuento para el jinete, y salen disparados en un ángulo de 90° a 180°, respecto a la dirección que inicialmente llevaban. Ciertamente es que si el jinete no sabe a qué se debe el extraño comportamiento de su burro, éste sí sabe el motivo (generalmente, la picadura de un tábano en sus partes más sensibles).

Lo que es menos de extrañar es la utilización, en ambos países, de términos relacionados con los solípedos, ya que, tanto en Rusia como en España, los primeros pilotos procedían del arma de caballería.

Durante nuestra guerra civil, fueron muchos los pilotos de I-16 que hubieron de enfrentarse a esta peculiaridad del “mosca”, con resultados trágicos la mayoría de las veces. De hecho, yo sólo recuerdo un caso en que el piloto, enfrentado al ancho de la pista de despegue, en lugar de a su longitud, salió ileso, rozando con las ruedas del tren de aterrizaje la cúpula de la primera fila de naranjos. Sucedió esto en el mes de mayo de 1938 en el aeródromo de Sagunto. El piloto se llamaba Rosario (¿) y se salvó por no haberse arreadado y haber “metido gas a fondo”, de cara al posible impacto contra los naranjos. Esta era una forma de salvar la situación. Otra consistía en tratar de abortar el despegue, lo que, normalmente, era imposible de conseguir, ya que, al haberse apartado 90° de la pista, le faltaba campo para pararse.

No deja de tener interés el hecho de que los pilotos de I-16 que se enfrentaban al caballito en el despegue siempre tratasen de ocultarlo, después de haber pasado por la enfermería. El caso más notable se dio en el campo de Caspe.

No identificaremos al piloto, ya que, siguiendo las enseñanzas de “Currito”², al no estar aquí involucrado el honor, el nombre no viene a cuento.

El hecho fue que este piloto, al intentar despegar en Caspe con un I-16, hizo un “caballito” y quedó enfrentado a la parte más estrecha del campo. Recordemos que el aeródromo de Caspe era uno de los de mayor longitud de pista para el despegue y aterrizaje. Como, además, en lugar de “meter gas” trató de abortar el despegue, la consecuencia fue que se dio un morrón de padre y muy señor mío. Resultado, larga estancia en la enfermería, para el piloto, y avión para el desguace.

Este fue el hecho, que no tiene nada de deshonesto, pues sólo podía pasarle a quien volaba un “mosca”, lo que no todos podían.

Sin embargo, no hace mucho, este piloto para ocultar el “caballito” se inventó una historia fantástica, en la que, sin darse cuenta, por querer, innecesariamente, poner a salvo su amor propio, echó una mancha sobre el buen quehacer de los mecánicos de aviación de la República, cosa que éstos en modo alguno se merecen, por lo que creo que es de justicia poner los puntos sobre las íes.

Así, nuestro hombre ha escrito (y lo que es peor, se ha publicado) lo siguiente:

“... el avión estaba completamente acribillado... 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”, (sic)¹ (no adrede, sino erróneamente, porque además el “mosca” era un avión nuevo para ellos y no disponían de aparatos de comprobación), y cuando procedí a despegar 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 se desintegró. Yo me salvé por ir sujeto al asiento, por la protección del bienaventurado blindaje y porque “no me había llegado la hora”...”

Esto se publicó en noviembre del año 2000, es decir, cuando el piloto en cuestión había ya rebasado la edad de 80 años.

Analícemos la explicación que da el piloto para tratar de eludir lo que, en realidad, sucedió: el avión le hizo



un "caballito" de 90°.

1°. Es inverosímil pensar que los mecánicos pudieran cometer un error tan burdo como montar una hélice "en paso largo". La hélice se componía del cuerpo central y de dos palas, que se ajustaban exactamente en las cavidades "ad hoc" del cuerpo central, precisamente para evitar el fallo humano, y quedar siempre en la posición adecuada al avión y al motor en que se montaba.

2°. De todos es sabido que, después de la reparación hecha por un mecánico, el jefe de mecánicos de la patrulla comprobaba la reparación y, además, en el caso que nos ocupa: reparación de la hélice, era obligado que el jefe de mecánicos de la Escuadrilla hiciera también la pertinente comprobación, antes de dar el V°B° para el vuelo.

Esta verificación se hacía poniendo en marcha el motor y comprobando si daba las r.p.m. preceptivas. Es evidente que si la hélice no estaba en su paso normal no podía dar las r.p.m. señaladas por el constructor. Pero esto ya tuvo que verlo el mecánico cuando comprobó su trabajo al terminar de montar la hélice. Por lo tanto, según nuestro piloto, se dieron tres fallos: el del mecánico, el del jefe de mecánicos de la patrulla y el del jefe de mecánicos de la Escuadrilla.

Después de estos tres fallos en cadena, se dió el fallo más garrafal: el del piloto que iba a volar ese avión. Lo primero, antes de despegar, era comprobar SIEMPRE si el motor daba las r.p.m. necesarias para elevarse y si el paso de la hélice no era el adecuado no se podía ni intentar la maniobra, ya que si el ángulo de ataque de las palas era menor al calculado, el motor daría muchas más revoluciones sin apenas esfuerzo de tracción, y si, por el contrario, el ángulo de ataque de las palas era superior al calculado por el constructor, el motor daría menos revoluciones de las necesarias para despegar. O dicho de otro modo, existe siempre una correlación entre el paso de la hélice y la fuerza de tracción que ésta desarrolla. Esta correlación la calcula el constructor en función de muchas variables, pero una vez calculada es siempre idéntica para un mismo avión, con un mismo motor y con una misma hélice. Esto es del ABC de la aerodinámica.

3°. Vamos a suponer (lo que es mucho suponer), que estas cuatro personas no se percataran de que el motor no daba las r.p.m. necesarias y que el piloto decidiera iniciar la maniobra de despegue. Aun en este hipotético caso, con el avión situado en la pista de despegue de Caspe (una de las más largas de todos los aeródromos republicanos en Aragón), el piloto, al "meter gas", tenía que haberse dado cuenta de que

el motor no "tiraba", habría mirado al cuenta revoluciones y le habría dado tiempo a abortar el despegue, pues, en primer lugar, había pista suficiente y, en segundo lugar, empecinarse en lo contrario era suicida, o bien, el piloto no tenía ni idea del avión que volaba, lo que no era el caso.

De todo lo expuesto se deduce que nuestro piloto, por querer, sin venir a cuento, enmendar su hoja de servicios, se nos ha metido en un berenjenal de muchos bemoles, pues para tratar de ocultar que hizo un "caballito" (o como hubiera dicho un piloto soviético, para tratar de ocultar que el "burro" se le espantó), tuvo que inventarse un error del mecánico, de todo punto imposible. Y es que, como suele decirse, "a la vejez, viruelas".

Andrés Fierro

¹ Véase el Diccionario "LEXIS", Tomo III, pág. 47, párrafo 70. Francisco Seix, Editor, Barcelona 1954.

² "Currito", teniente coronel D. Antonio Urzaiz Guzmán, en 1937, Jefe de la Guarnición de Alcantarilla, quien se ocupó del entrenamiento físico (y ético) de la Segunda Promoción de Alumnos Pilotos. Entre las muchas cosas que de él aprendimos nunca pude olvidar este consejo: "Si para evitar que un error se repita, te ves obligado a recordar el cometido por un piloto, guarda el anonimato, salvo si está involucrado el honor".

³ La apostilla "sic" es de A.F.

APORTACIONES VOLUNTARIAS AL BOLETÍN «ICARO»

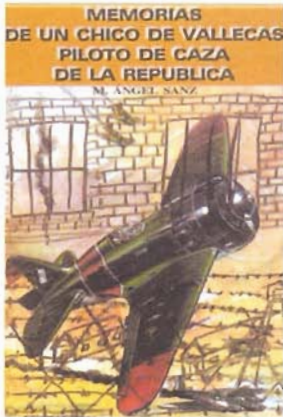
DONATIVOS A ICARO AÑO 2002

151	Murcia	Vda. de Adolfo Vidal	18,00
152	Italia	Angelo Emiliani	40,00
153	Vals	S. Altemir Altemir	60,00
154	Jaen	J. Sempere Esteve	18,00
155	Madrid	G. Jiménez Fernández	12,00
156	Sevilla	A.C. Aroca Espinosa	60,00
157	Silla	Adela Delgado	6,00
158	Sampedor	J. Pala Oller	60,00
159	Madrid	J. Gallardo Martín Sanz	20,00
160	Madrid	M. Bajo Baelo	18,00
161	Francia	P. Llambrich Llambrich	30,00
162	Madrid	A. Carrión Gómez	5,00
163	Murcia	A. Baltanás Franco	25,00
164	Madrid	Felicita de las Heras	6,00
165	Basauri	Larisa Eguiguren	20,00
166	Murcia	D. Cánovas Pérez	12,00
167	Murcia	A. Cervera Pérez	6,00
168	Madrid	Fco. Cortés Rodríguez	5,00
169	Eibar	V. Muguerza Narvaiza	24,00
170	Madrid	Pepita Bretón	6,00
171	Landete	C. Marín López	12,00





CATÁLOGO DE PRODUCTOS



Memorias de un Chico de Vallecas, Piloto de Caza de la República.
Angel Sánz «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.



Cambio de rumbo.
Ignacio Hidalgo de Cisneros
3.900 ptas.



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



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



Pin 300 ptas. - c/u