



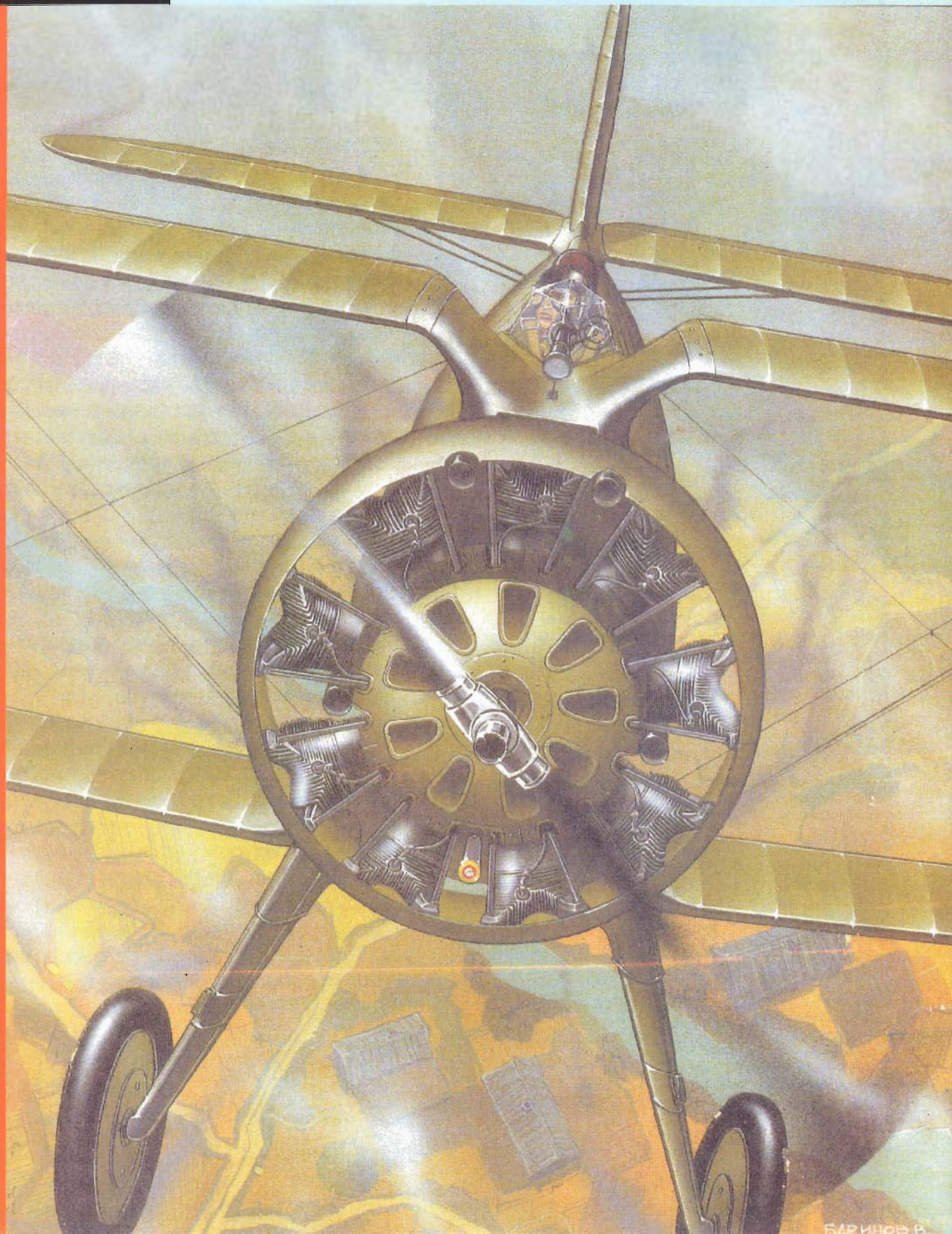
ICARO

BOLETÍN INFORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN
DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

Publicación trimestral

v/2003 OCTUBRE

NUEVA EPOCA Nº 76



SUMARIO

	Pág.
• EDITORIAL	
<i>Aniversarios</i>	2
• RECUPERANDO LA HISTORIA	
<i>Polikarpov I-16 «Mosca»</i>	3
• ANIVERSARIO	
<i>Reportaje fotográfico</i>	4
• FRANK G. TINKER	
<i>Por Andrés García Lacalle</i>	6
• UN RADAR MUY SINGULAR	8
• ANÉCDOTAS DE KIROVABAD	
<i>El profesor Kiriánov</i>	9
• SECCIÓN BIBLIOTECA DELEGACIÓN NORTE - BALEAR	
<i>Julián Besteiro</i>	10
• LA VERDAD POR DELANTE	
• APORTACIONES VOLUNTARIAS AL BOLETÍN ICARO «2003»	11
• EFEMERIDES DE LA AVIACIÓN MUNDIAL	
<i>B. El «Máximo Gorki»</i>	12
• RETRATO DE UN OCTOGENARIO AVIADOR DE LA REPÚBLICA	14
• ÚLTIMO ADIÓS A ADOLFO ROLLÁN	
• SE FUERON	
• SE INCORPORAN A A.D.A.R.	15
• CONTRAPORTADA:	
El M.G.sobrevuela majestuoso la Plaza Roja de Moscú durante un desfile militar en 1935. Fuente: Grandes Épocas de la Aviación, Las Fuerzas Aéreas Soviéticas 1 ,Time -Life-Folio	

Dirección: Carlos Lázaro
Consejo de redacción: Directiva Nac. 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.

Editorial

ANIVERSARIOS

En este año se cumplen setenta y siete años del vuelo del "Plus Ultra", el raid a Manila y el comienzo del vuelo de la Patrulla Atlántica y cuarenta y dos de la puesta en órbita terrestre del primer ser humano, el cosmonauta soviético Yuri Gagarin.

Son jornadas de celebración y alegría, tanto en el ámbito aeronáutico como científico y social, y así se ha reconocido con actos públicos y numerosos artículos y reportajes periodísticos. Y nosotros, Aviadores Españoles, hermanos de los de todo el mundo a lo largo de la historia, nos unimos a esta celebración.

Pero también se conmemoran el setenta y dos aniversario de la proclamación de la Segunda República Española y los sesenta y siete años del comienzo de nuestra última, y definitiva, Guerra "Civil".

¿Han de contemplarse estos aniversarios de distinta manera?. Parece ser que la sociedad actual, "políticamente correcta", piensa que sí.

Poco, muy poco, se ha recordado a aquella joven República que redactó una Constitución, cuyo contenido social, en una gran parte, se vierte directamente en nuestra actual Carta Magna, que todos acatamos y respetamos, y que intentó modernizar un país anclado en otro siglo.

¿Debemos también recordar el estallido de la Guerra "Civil"?. Sí, aunque se hable de ella cada año, aunque sea todavía doloroso, aunque aun se llore a sus víctimas y se recuerden sus amargos frutos. Aunque sólo sea por la lección histórica que conlleva.

Los protagonistas y testigos de estos dos Hechos, que todavía podemos hacerlo, hemos de transmitir a las generaciones más jóvenes nuestras vivencias y experiencias para que nunca caigan en una especie de "indolencia democrática".

La lucha por la Democracia y su mantenimiento se debe desarrollar día a día, desde cualquier puesto de la sociedad. Los violentos de hoy, que podrían ser los de mañana, son los mismo de siempre. Y a ese enemigo nosotros, por desgracia, lo conocemos muy bien.

La Junta Directiva Nacional





RECUPERANDO LA HISTORIA:

POLIKARPOV I-16 "Mosca".

(Artículo cedido por la Asociación de
Aviación Experimental)

Diseñado por el ruso Nikolai Polikarpov, el prototipo del Polikarpov I-16 voló la primera vez el 31 de diciembre de 1933.

Había un número pequeño construido del original I-16, pero cinco de estos participaron en 1935 en el desfile aéreo del Día 1º de Mayo por encima de la Plaza Roja en Moscú. Éstos eran los primeros cazas monoplanos de ala baja monoplazas, con el tren de aterrizaje retráctil en servicio en el mundo. El Polikarpov I-16 original estaba dotado de un motor ruso M-22 que suministraba 480 hp. Para incrementar las prestaciones del avión, en 1935 se le instala un motor M-25 que eleva la potencia a 700 hp, y se le agregan dos ametralladoras de 7,62 mm.

Debido al nuevo estilo de este avión, muchos pilotos encontraron dificultad para volarlo. Esto originó que se produjeran biplazas para entrenamiento avanzado. Muy pocas modificaciones sufrieron los fuselajes de las diferentes versiones producidas del Polikarpov I-16. Pocas unidades se produjeron con la cabina cerrada, motores Wright Cyclone, diferentes configuraciones de ametralladora, tren de aterrizaje con skis para la nieve o hielo. El I-16 que se fabricó en mayor cantidad fue el correspondiente al Tipo 10. Impulsado por los 750 hp del motor M-25V, el Tipo 10 tenía cuatro ametralladoras de 7.62 mm, dos en las alas y dos en el fuselaje. La mayoría de los estados infravaloraron las habilidades del I-16 debido a su apariencia, con solo 19'11" de largo y 29"7" de envergadura. Ganó rápidamente el respeto y el nombre de Rata (entre los fascistas fanfarrones españoles) con 1,800 disparos por minuto y volando a 70mph más que la mayoría de los cazas de ese momento. La última y más potente versión del I-16 estaba motorizado con un M-62 de 920 hp.

Los Republicanos españoles recibieron 475 I-16, y construyeron algunos. Estos aviones estuvieron en uso hasta 1952. El Polikarpov I-16 luchó contra los japoneses en China y Manchuria armado con los cohetes RS-82. El I-16 luchó para España, China, y Rusia. Ellos eran instrumentales para los Sovieticos durante la "Winter War"; contra Finlandia, y la Operación Barbaroja contra Alemania en 1941. Durante esta guerra con Alemania, el Polikarpov I-16 empezó a ser empleado en "ataques taran". Los cazas soviéticos serían lanzados deliberadamente contra los cazas y bombarderos alemanes, arriesgando sus aviones y sus vidas.

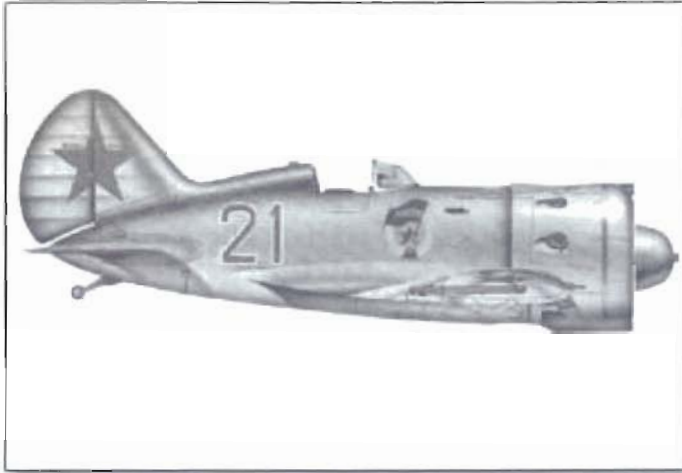
El I-16 de Fighter Factory se restauró a partir de uno entrado en la Rusia. Se encontraron alas y la sección de la cola almacenado



Polikarpov I-16 accidentado cerca de Murmansk.
Restaurando en las afueras (Segundo avión)

completo en un granero. El fuselaje se reconstruyó de restos localizados en Karelia. Comprado en agosto del 2000, los toques finales de la restauración eran realizados y enviados a los Estados Unidos en febrero del 2002. Este avión en particular tiene un motor M-62 que produce 920 hp. y es uno de los raros I-16 dotado de skis para aterrizar en el hielo y la nieve. Este valioso avión, con tanto material del original, actualmente preservado para estar en un museo. Nuestra meta es trasladarlo al museo para que otros aviones puedan restaurarse en el futuro, por la Fighter Factory.

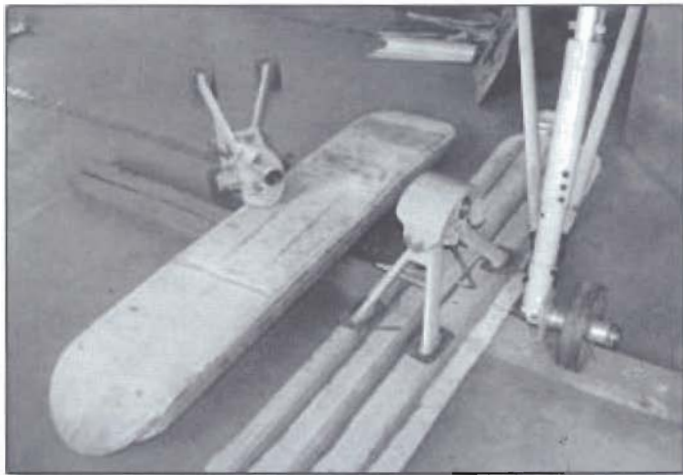
Fighter Factory
240 Municipal Airport Road. Suffolk Municipal Airport
Suffolk, VA 23434, U.S.A.



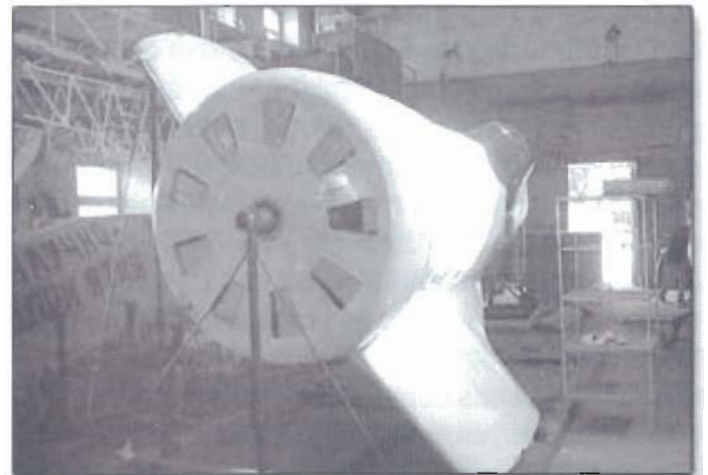
Diseño de pintura para la restauración del avión.



Skis para operaciones de invierno



Skis preparados para ser reparados.



Fuselaje en el utilí para ser transportado



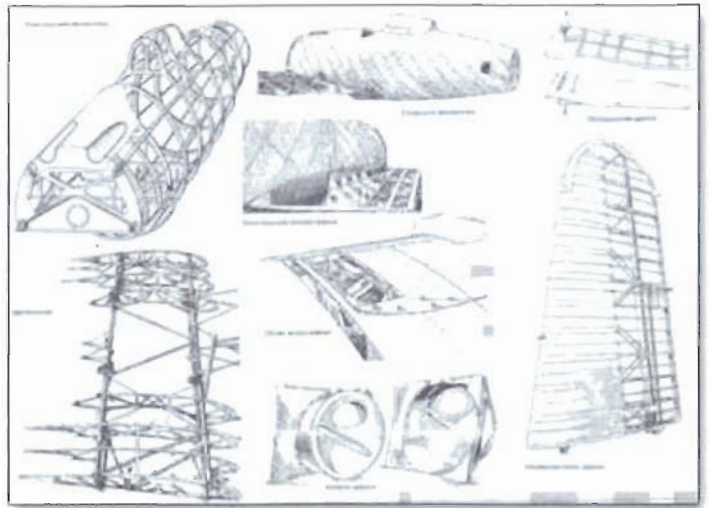
Polikarpov I-16 e I-15 bis en Virginia.



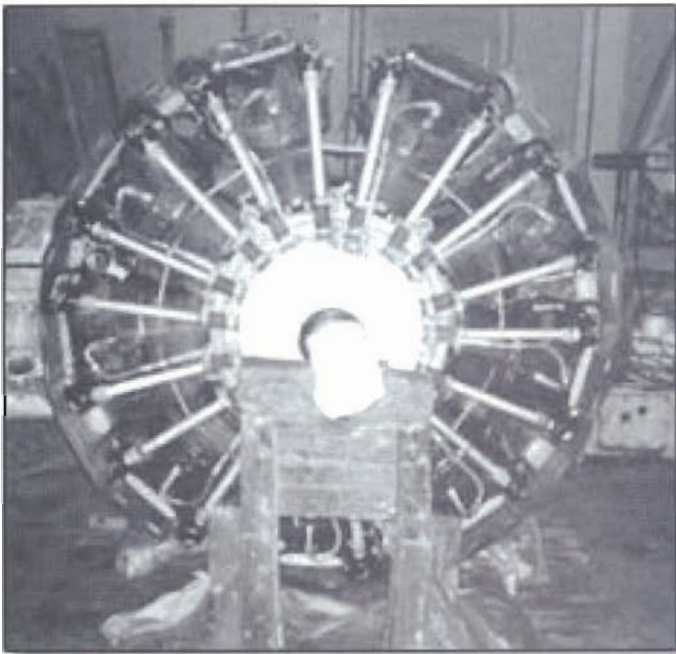
I-16 totalmente restaurado con skis.



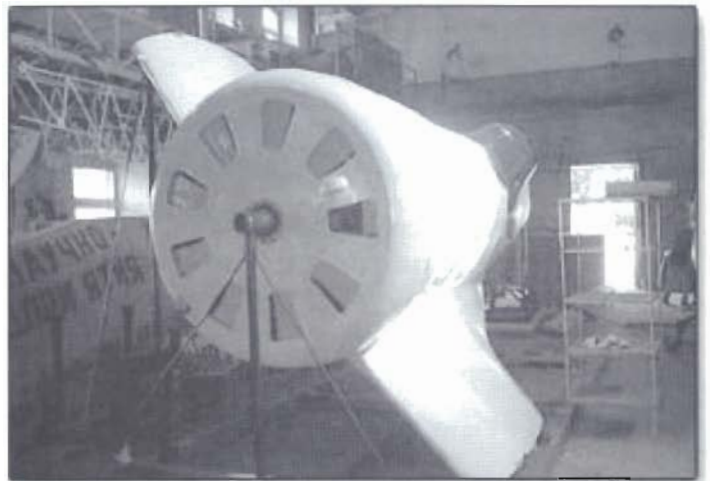
Preparacion para embarque desde Rusia



Especificaciones de diseño del I-16.



Motor ruso original M-62



Fuselaje en el util para ser transportado



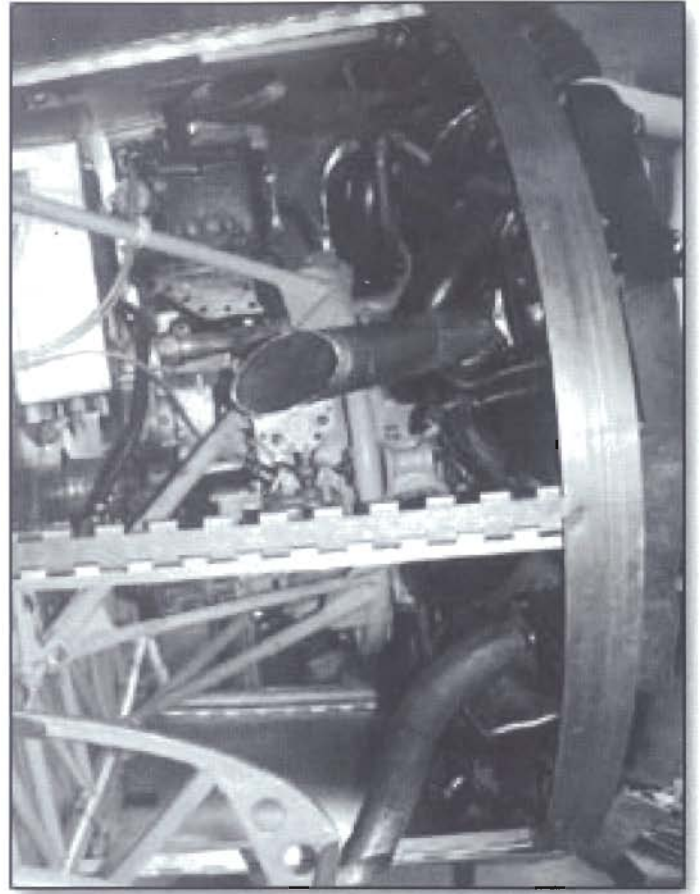
Restaurando en las afueras de Moscú.



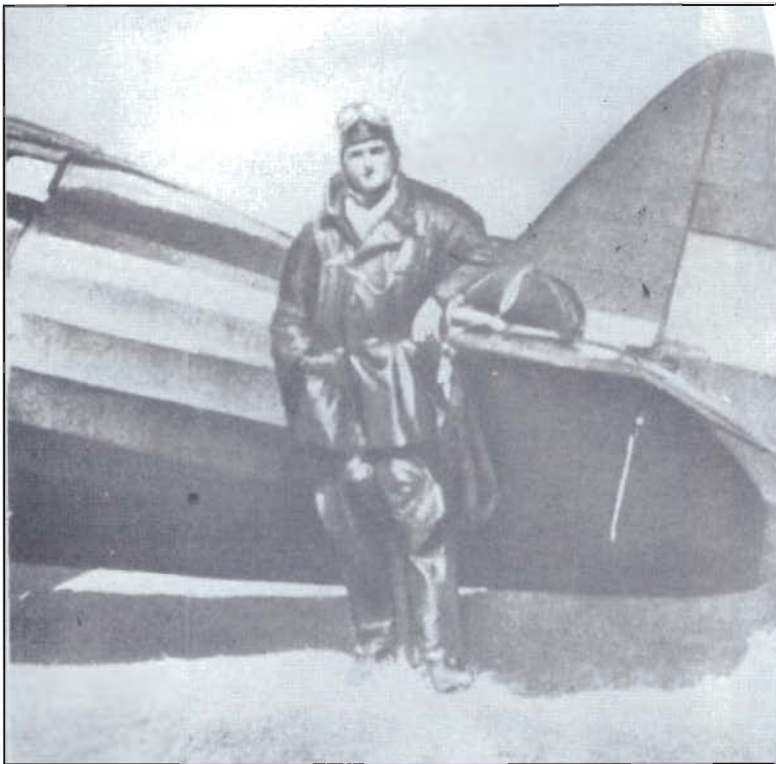
Cabina del Polikarpov I-16.



Railes para cohetes bajo las alas.



Montaje del motor en el avión.



Frank G. Tinker

FRANK G. TINKER

VISTO POR ANDRÉS GARCÍA LACALLE

En el libro titulado "MITOS Y VERDADES" escrito por el que fue jefe de la aviación de caza de la República, Andrés García Lacalle, al analizar la actuación de algunos pilotos rusos, franceses, ingleses y americanos, dedica un amplio comentario al piloto Frank G. Tinker. En el libro publicado "GANDES ASES" del "Servicio Histórico y cultural del Ejército del Aire" obra editada y patrocinada por la FUNDACIÓN AENA, con la supervisión de Don José Sánchez Méndez, General de División y entonces Jefe del SHYCEA, dedica un comentario al piloto Frank G. Tinker,

que en el ranking de Ases de la Guerra Civil Española, en lo que se refiere a la aviación republicana y considerado como ASES, entre otros, distingue a Frank G. Tinker, con ocho derribos durante su corta actuación tripulando "Chatos" y "Moscas" hasta que pidió la baja para su regreso a Estados Unidos. Tiene la palabra, Andrés García Lacalle...

"Frank G. Tinker parece ser el piloto de mi escuadrilla que decía llamarse Smith, y que era de "Galicia", según decía. Tenía fino humor y tardé un tiempo en captárselo. Era alto, recio, con espeso bigote y cubierto casi siempre con una boina. Podía pasar como gallego, siempre y cuando no hablase. Era excelente piloto, reposado y muy disciplinado. Muchas veces no lograba "descifrar" de su pésimo español si me hablaba en serio o en broma. Por ejemplo:

estuvo varios días diciéndome muy serio: "Capitán, mi querer una "bicicleta". Me quedaba mirándole fijamente, tratando de adivinar lo que me decía o que quería decir y, como no encontraba explicación, no le contestaba. Otro día volvía a la carga con el mismo tema. ¿Una Bicicleta? ¿Para qué diablos querrá este americano una bicicleta? Y, ¿de dónde diablos saco una bicicleta? Pensaba yo. A la tercera insistencia suya procuré complacerle, e interrogué a los otros pilotos indagando a qué se podía deber su petición. Tenía razón. No se trataba de ninguna rara excentricidad. Como nuestro aeródromo estaba cercano a Madrid, con relativa frecuencia les daba permiso a los pilotos para trasladarse a la capital, desde la puesta de sol hasta las diez de la noche, hora en que debían presentarse sin excusa alguna en la casa de alojamiento de la escuadrilla "Smith", o Tinker, era jefe de patrulla y tenía, como todas las patrullas, un automóvil a disposición de los pilotos de la misma. Lo que sucedía es que los dos jóvenes pilotos españoles de su patrulla, en cuanto se ponía el sol y regresábamos a nuestro alojamiento, empezaban a acicalarse muy detalladamente y sin prisa alguna, con mucha parsimonia, y a Tinker le llevaban los diablos esperando, ya que apenas le quedaba tiempo para hacer sus diligencias en Madrid. Por eso me pedía una bicicleta, para dejarles el automóvil a ellos e irse él a Madrid pedaleando cuando le pareciese conveniente. No le di la bicicleta porque no la tenía, pero sí ordené que él, como jefe de patrulla, fija-

se la hora de salida del automóvil.

Recién formada mi escuadrilla, con siete pilotos españoles, todos novatos, no sólo en experiencia guerrera sino también como pilotos, y cuatro americanos completamente desconocidos, mi preocupación especial era que no se escapasen de mi control, que no tomasen ninguna iniciativa que les obligase a desperdigarse y les pudiesen cazar como a fáciles pichones. Prefería, por consiguiente, mantenerlos firmemente ceñidos a mi patrulla, sin perderles de vista, pasase lo que pasase, seguirla y hacer lo mismo que hiciese la mía.

(...) El caso es que esta férrea política o sistema "primario", si me permiten llamarlo así, le debía caer muy pesado al amigo Tinker. Después de varios servicios ejecutados de esta forma, desperdiciando muchas veces muy buenas oportunidades de efectuar más de un derribo por no desperdigarse y mantener la disciplina del conjunto, me decía Tinker: " ¡ Qué güera ésta! ¡Mi no comprender! ¡Yo querer combate, mucho combate!". Yo me reía, procuraba tranquilizarle mientras le aseguraba que pronto, muy pronto, tendría combates hasta quedar harto.

¡Efectivamente, tuvo su "güerra" y en cantidad! Pocos días después, y habiendo concedido ya un poco más de soltura e iniciativa a las patrullas, tuvimos un buen zafarrancho en un combate bastante prolongado y movido. Cuando tocamos tierra, me dirigí a él y le dije: "¿Cómo va esa "güerra?" A lo que me respondió: "Oh, si, buena güerra!". No volvió a quejarse más, ni tampoco tuvo motivos para hacerlo.

Cuando me vi obligado a dejar la escuadrilla, consideraba que Tinker era el más apropiado para substituirme, debido a su excelente comportamiento en el frente, su buen criterio y mayor sentido de responsabilidad, pero había que enviar la escuadrilla al Norte de España, precisamente a mi pueblo, Bilbao, y por su pésimo español no lo consideré conveniente. Si la escuadrilla se hubiese quedado en el mismo frente es muy posible que le hubiera nombrado jefe de la misma..."

Recopilación: David Nieto Balcells

Presentación : Simón Fiestas Martí



UN RADAR MUY SINGULAR

El piloto USA de nombre FRANK G. TINKER Jr., que se incorporó voluntario en la aviación gubernamental, o sea leal a la II República Española, también conocido como “Francisco Gómez Trejo” durante la contienda se destacó como un buen profesional, derribando ocho aparatos enemigos homologados.

En agosto de 1937, Tinker, regresa a su país, los Estados Unidos, y en los trámites de aduana le retienen el pasaporte por haber vulnerado el compromiso de la “No Intervención” en la guerra de España, siendo señalado en la llamada “caza de brujas” y por el Comité de Actividades Antiamericanas.

Situados en 1938, Tinker publica el libro: “SOME STILL LIVE” (algunos todavía viven) libro que no se encuentra. En la Delegación Norte Balear tenemos un ejemplar fotocopiado, que no se ha traducido al castellano por falta de medios y que dentro de lo posible iremos publicando alguna traducción corta en ICARO, para conocimiento de nuestros asociados interesados por la historia.

Antes de pasar a la recopilación de historietas de su vida, comentaremos el final trágico de Tinker, que estuvo publicando sus propias experiencias en la prensa USA y que sumido en una fuerte depresión, el 13 de junio de 1939, fue hallado muerto en la habitación de un hotel con un disparo a la altura del corazón. Junto con el cadáver del suicida estaban abiertos y desplegados su libro de vuelo y mapas concernientes a la España en la que quiso morir.

El libro de referencia, contiene alguna anécdota y relatos. Uno de ellos cuenta: ...” Junto con los miembros de la Escuadrilla, convivían dos perros extraordinarios. El primero de ellos era el único perro que he visto afectado por neurosis de guerra. Era un gran San Bernardo de pelo rojizo incapaz de mantenerse controlado en algo más de un minuto. Siendo un cachorro, estaba en el aeródromo de Málaga cuando buques rebeldes comenzaron a bombardear el campo de aviación. Uno de los mecánicos lo vio correr entre las explosiones y lo recogió. Fue embarcado en el último avión de transporte que abandonó el aeródromo. Le pusieron el nombre de “Metralla”

El otro perro, un pastor alemán llamado “Tarzán” que era tan inteligente como tonto era “Metralla”.

Posiblemente el único perro rastreador de bombarderos de todo el mundo. Baumler me informó y posteriormente yo verifiqué, que era el primero en dar la señal de alarma cuando se aproximaban bombarderos enemigos al campo de aviación. Durante cierto tiempo los Junkers solían hacer su aparición durante o poco después de la cena. Después de sufrir varios bombardeos, el personal de la Escuadrilla se dio cuenta de que “Tarzán” ladraba más de lo normal (como casi nunca solía ladrar) este cambio de actitud les llamó mucho la atención. Luego se dieron cuenta de que los guardias daban invariablemente la alarma de bombardeos, aproximadamente de quince a veinte segundos después que se empezaran a oír los ladridos de “Tarzán”. Entonces ya no hubo bombardeos sorpresa. Cuando de noche “Tarzán” empezaba a ladrar, todo el mundo dejaba los cubiertos sobre la mesa y se abrían paso, de una manera más digna posible entre los árboles hacia el refugio. Sin este aviso, la única opción era lanzarse en una loca carrera en medio de la oscuridad con la única ayuda de los destellos de las bombas al explotar

Créanme, cuando la Escuadrilla de Kosakof se desplazaba a otro campo de aviación, siempre llevaban a “Tarzán” nunca se equivocó. Diferenciaba los ruidos hechos por los bombardeos propios y los enemigos y sólo ladraba ante la presencia de los últimos.”

Introduciendo otra historia de “perros-radar” vamos a comentar la que escribe en sus memorias nuestro amigo y compañero, Juan Ramoneda Vilardaga, piloto que fue de la 1ª de “Moscas” (Polikarpov I.16) que también nos presenta otro protagonista que le llamaban “Lucas” y que era un auténtico caso de pereza incurable. “Lucas” cuando la Escuadrilla estaba volando, se tendía delante de la caseta de mando y de allí no se movía ni aunque le pasaran por encima. Cuando alguien le tiraba un trozo de comida, la tomaba solamente en el caso de que pudiera alcanzarla sin levantarse, es decir, estirando tan solo el cuello. De lo contrario esperaba a que le acercaran la comida hasta donde se encontraba tendido.

Cuando salía la Escuadrilla al frente, “Lucas” se iba hasta el centro del campo y allí se tendían cuando largo era y esperaba a que volvieran los aviones a tomar tierra. Normalmente al volver del frente la Escuadrilla rompía la formación de patrullas e iban



aterrizando uno a uno, realizando la misma maniobra, en un viraje a la vertical enfilando siempre el centro del campo, ya veían a “Lucas” en el mismo centro del terreno, con toda tranquilidad y si veía claro que el aparato se le echaba encima, entonces se levantaba sin demasiada prisa y se apartaba. En honor a nuestro entrañable “Lucas” hay que aclarar que era al mismo tiempo nuestro “radar”. Oía o detectaba a los aviones antes que cualquier aparato de escucha. Cuando “Lucas” levantaba las orejas y empezaba a emitir una especie de aullido-lamento, había que prepararse, porque resulta que funcionaban mejor los oídos de nuestro super-can que los aparatos de detección

supermodernos de la época, o sea pilotos, mecánicos y todo el personal de la Escuadrilla estábamos pendientes de las ondas sonoras que lanzaba al aire el bueno de “Lucas”. Si sus aullidos se prolongaban, casi nunca fallaba. Los aviones enemigos no andaban demasiado lejos...”

Traducción de David Nieto

Relato Tinker

Adaptación Semblanza de J. Ramoneda

Selección, S. Fiestas

ANÉCDOTAS DE KIROVABAD

El profesor Kiriánov

Érase que se era... Así quisiera empezar a escribir sobre el profesor Kiriánov, porque era un personaje de cuentos. Con sólo verlo aparecía el mote: Don Quijote. Tenía Kiriánov más de 1,90 metros de estatura, era muy delgado, poco locuaz y muy amable. De él se decía que había sido miembro de la Guardia Imperial, para lo cual se seleccionaban a nobles con buenas aptitudes militares y, obligatoriamente, de la misma estatura. Por entonces, en 1937 tenía cuarenta años, de modo que ese rumor bien podía ser cierto. Lo extraño es que siguiera ejerciendo en el ejército, pero el caso es que el profesor Kiriánov era autor de libros de motores de aviación por los que se estudiaba en todas las escuelas del país. Era, pues, el número uno en la materia.

Kiriánov enseñaba motores. Conocía perfectamente varias lenguas, entre ellas, francés, griego, italiano, alemán y estaba aprendiendo lenguas del Cáucaso. De ahí que pudiera entenderse muy pronto con los alumnos españoles, al punto de que cuando Yasha Sehvars, su traductor, no sabía algo, era el profesor quien continuaba la clase. En esa época en que nuestros pilotos hacían todo lo posible por comprarse una moto, Kiriánov se paseaba por Kirovabad en una pequeña bicicleta, con un motorcito de su propia fabricación. Era un espectáculo bastante cómico ver esa bici que parecía aún más chiquita por su larguirucho pasajero. Tenía fama de ser tacaño: fumaba los cigarrillos más baratos y cortos que se vendían. Cuando los alumnos le preguntaban por qué no fumaba algo

mejor, les contestaba que así no desperdiciaba tabaco, porque entre una pitada y otra se le acababa el intervalo entre una clase y otra. De ahí que los alumnos inventaran eso de: “¿Fumas Kiriánov, estás ahorrando?”

Fue uno de los mejores profesores de la escuela, si no el mejor. Y ahora contaré una anécdota que ocurrió conmigo y que, por pudor, nunca he contado (quizá tampoco ahora venga al caso). En 1939, cuando la escuela de Kirovabad estaba a punto de cerrarse definitivamente y Kiriánov ya era jefe de estudios, me llamó un día a su despacho y cerró la puerta con el pestillo. Quedé muy sorprendida. Me pidió que jurara que la conversación no saldría de esas cuatro paredes. Más sorpresa para mí. Se puso como la grana, me confesó que nunca se había casado, que por fin había encontrado a la mujer que lo haría feliz, y que me casara con él. Así, de buenas a primeras. Me pidió que no le contestara enseguida, que lo consultara con mi madre, que tenía en el Volga casa y un yate, y casa en Kíev. Mi reacción fue de susto y sólo atiné a decirle: “Pero sí Usted tiene la misma edad que mi padre”. Y salí de allí como una bala. Lo esquivé hasta el día en que nos marchamos.

A estas alturas de la vida, después de haber visto y experimentado tantas cosas, parece imposible que algunas te hayan ocurrido a ti personalmente; hay periodos que se recuerdan algo borrosos “en general”. Así me ocurre con los alumnos que pasaron por la escuela de Kirovabad; fueron tantos en casi



dos años y medio que no puedo recordar a todos. No pasa lo mismo con los instructores y profesores, entre los cuales Kiriánov destacaba por haber sido una perdonada erudita, pero introvertida ¿Qué pensaría al ver a unos alumnos dicharacheros e impulsivos, dispuesto siempre a jugarle una broma a cualquiera, pero tan empeñados en aprender y ansiosos de volar? ¿Recordaría su juventud en la Guardia Imperial, su vida en la corte, si fuera cierto el rumor? En fin, nuestro Don Quijote, en su bicicleta motorizada, sigue siendo un enigma.

Muchos años después, allá por el 1950 ó 1951 (después de la guerra) le vi en el centro de Moscú, en la calle Petrovska. Le distinguí por la estatura: destacaba el gorro de astracán gris que usaban en invierno los coroneles y generales, pero íbamos por diferentes aceras y no pude hablar con él

La caza y la reprimenda

Quisiera añadir un par de anécdotas de la época. El primer año de Kirovabad (1937) los pilotos solían ir de caza los domingos en los U-2. Un día, el instructor Dziuba, hombre robusto y con fama de comilón, despegó con su mecánico en el U-2 y, en vuelo rasante, se estrelló poco después contra el único árbol que había a la redonda y hacía las veces de punto de referencia para el despegue. El mecánico salió con contusiones y problemas de columna, con lo cual se puso punto y final a la cacería aérea.

El otro caso ocurrió pero después de que llegaran a la escuela los I-15, I-16 y los SB, Galitsin, jefe de la escuadrilla de I-15 y Grachov de la SB (Katiuskas) apostaron a hacer un combate aéreo sobre el primer aeródromo. Presenciamos un combate espectacular; una hermosa mole blanca (SB) y un pajarito verde (I-15) haciendo alto pilotaje de riesgo a muy poca altura. No recuerdo cuánto tiempo duró el "combate", pero no tardó en aparecer el Jefe de la Escuela. ¡Había que ver a Grachov, de casi dos metros de estatura, y al menudo Galitzin, escuchando cabizbajos las primeras reprimendas. Menos mal que no les expulsaron de la escuela por capítulo disciplinario.

Lo cierto es que Víctor Grachov llegó a Kirovabad con la aureola de haber presentado en el Salón de Le Bourget (Francia) el cuatrimotor que luego se llamaría "Máximo Gorki". De ese viaje contaba cosas fabulosas; por ejemplo, que dentro del avión había una mesa de billar, un bar y mullidos sillones, y que todo el mundo podía subir a visitarlo. No le creíamos, especialmente lo último; pensábamos que era una de las tantas bromas a que nos tenía acostumbrados. Galitzin, piloto por excelencia, tuvo la mala suerte de

que en la guerra de Finlandia (1940), su escuadrilla ametralló a nuestro ejército, por lo que fue degradado de comandante a teniente de Aviación.

¿Se imaginan a estos dos personajes escuchando en posición de firmes las reprimendas del jefe de la escuela?

Clara Rosen

SECCIÓN BIBLIOTECA DELEGACION NORTE BALEAR Título: "JULIAN BESTEIRO"

Editores: Algaba Ediciones S.A
Autores: Patricio de Blas Zabaleta
Eva de Blas Martín-Merás

JULIAN BESTEIRO FERNANDEZ (1870-1940), eminentemente catedrático, diputado y político militante del partido socialista que, en 1939, a finales de la Guerra Civil Española, forma parte de la Junta de Defensa en Madrid, cuando la zona norte de Cataluña había claudicado y las fuerzas armadas nacionalistas estaban llegando a la frontera.

Aparte de esta breve presentación, la obra que comentamos es una importante biografía de casi 500 páginas, que analiza y relata la personalidad de uno de los dirigentes de mayor rango, que consciente de lo que hacía, se dejó coger prisionero por las tropas franquistas que estaban ocupando Madrid y quiso ser igual que la mayoría de perdedores que no tenía la posibilidad de salir de España.

A D. Julián Besteiro tuvimos el honor de conocer y saludar personalmente en la prisión de Porlier (Madrid), donde también encerraron a los pilotos de la 2ª de "Chatos" que caímos en la trampa de la "paz honrosa" después de la sublevación en Cartagena, y el golpe del coronel Segismundo Casado, que precipitó los acontecimientos del final de la guerra. Si bien a D. Julián Besteiro se le brindó la posibilidad del exilio, que rechazó. El 29 de septiembre de 1940, deja de existir y muere en la prisión de Carmona, que José Aranguren, describe diciendo: " Pienso que su muerte fue la que correspondía a su estilo de vida, no una muerte brillantemente heroica, sino un heroísmo sacrificado, abnegado de un hombre de paz".

Actualmente, los restos de D.Julián Besteiro, después que pasaran veinte años, reposan como había querido en el Cementerio Civil de Madrid.

(ADAR-Barcelona S. Fiestas)



LA VERDAD, POR DELANTE

Dedicado al compañero Gregorio Gutiérrez García, por su escrito del ICARO nº 74, y al resto de los tripulantes de la 4ª Escuadrilla de Katiuskas que el día 2 de septiembre de 1938 fueron atacados por los Fiats.

La descripción que nos hace el compañero Gutiérrez creo se ajusta a la realidad. Lo que no acabo de comprender es el por qué se cargó con la culpa, en aquel desastre de nuestra aviación, al Jefe de la 4ª Escuadrilla de Katiuskas [Nota de la redacción: D. Máximo Ricote Juanas]. Yo no volaba ninguno de los Katiuskas, pero SÍ me hallaba volando dentro de uno de los Moscas a los cuales se les había encomendado proteger a esta escuadrilla de Katiuskas. Desde luego, no fue intencionado nuestro despiste. Fue, simplemente, falta de vigilancia. Pero, un piloto de caza al que se le encomienda la protección de una escuadrilla de bombardeo y no actúa cuando unos aviones enemigos atacan Y DERRIBAN a tres de SUS protegidos... hubiera tenido que ser motivo suficiente para mandar fusilar a toda la escuadrilla "protectora" después de tomar tierra en Almodóvar del Campo.

La falta de vigilancia fue debida, en parte, a que el frente de Extremadura era mucho más "tranquilo" que el Ebro. En el Ebro... solamente llegar al frente se te abrían los ojos como un mochuelo. Sabías que cada día habría "jaleo". No soy de los que continuamente cuentan batallitas, pero sí debo decir que encima del Segre pude ayudar a unos Katis que llevaban dos Meissers enganchados a su cola. Uno de los Meissers se largó de inmediato mientras que el otro continuaba dándoles caña. Yo me puse a su cola y comencé a dispararle hasta que empezó a ladearse, muy lentamente, señal de que su piloto estaba - muy probablemente- herido o ya había muerto. Otro Mosca que bajaba como un rayo ametralló al Meisser hasta que se incendió y me quitó el placer de saber si lo había derribado yo solito o había sido entre los dos. Esto pasaba muy a menudo en los combates, aunque había pilotos que se lo apuntaban todo...

Volviendo al nefasto día de la pérdida de los compañeros que volaban los tres Katis derribados por los Fiats, y sin quitar un ápice a nuestra (de la 1ª escuadrilla de Moscas), sólo podría haber dos atenuantes. El primero, y principal, era que no he comprendido nunca por qué se llevaban a cabo cada día y a la misma hora (alrededor del mediodía) los bombarderos de un sector, casi siempre muy junto a un pueblo que creo recordar se llamaba Castuera. Se decía que "existía un gran polvorín en aquel sector", quizás fuera

este el motivo de los bombarderos, pero no comprendo por qué razón se efectuaban siempre a la misma hora (por lo menos las veces que la 1ª Mosca salíamos en protección de los Katis. Ello era una especie de "invitación al vals" para la aviación de caza facha. La segunda excusa que se podría argumentar era que el terreno de aquellas tierras tenía un color tan parecido al de los Fiats que el camuflaje de los mismos era casi perfecto. Recordando aquel fatídico día (del que me he acordado muchas veces) he llegado a la conclusión que el ataque de los Fiats se produjo de abajo hacia arriba (con mucha inteligencia por parte de ellos), hasta colocarse exactamente detrás de los Katis, situación ideal para una escuadrilla de caza (mientras la "otra caza" vaya volando por los "cerros de Úbeda"). Ahora bien, lo de que el tal Salas Larrazábal derribara él solito a tres Katis, creo que es una de las muchas fantasmadas que se han contado en nuestra guerra.

Joan Ramoneda Viladarga

APORTACIONES VOLUNTARIAS AL BOLETÍN «ICARO» - AÑO 2003

120	Madrid	P. Martín Nieto	18,00
121	Jaen	J. Sempere Esteve	18,00
122	Madrid	A. Martín Soblechero	15,00
123	P. Mallorca	C. López Peris	50,00
124	Igualada	A. Nieto Sandoval	50,00
125	Marseille	Agueda Romera	55,00
126	Rubi	M. García Adelantado	10,00
127	Venezuela	E. Pérez Martín	50,00
128	Gerona	Francisco Pararols	40,00
129	Madrid	M. Muñoz Ruiz	30,00
130	Silla	Adela Delgado	8,00
131	Madrid	M. Vallés Vicuña	15,00
132	Valladolid	U. De Prada Macía	40,00
133	Madrid	A. Lozano Picazo	15,00
134	Palafrugell	LL. Negra Escuder	10,00
135	Murcia	A. Baltanás Franco	10,00
136	Celrá	R. Vilar Serra	30,00
137	Francia	Henri Tapia	10,00



EFEMÉRIDES DE LA AVIACIÓN MUNDIAL

B. EL “MÁXIMO GORKI”

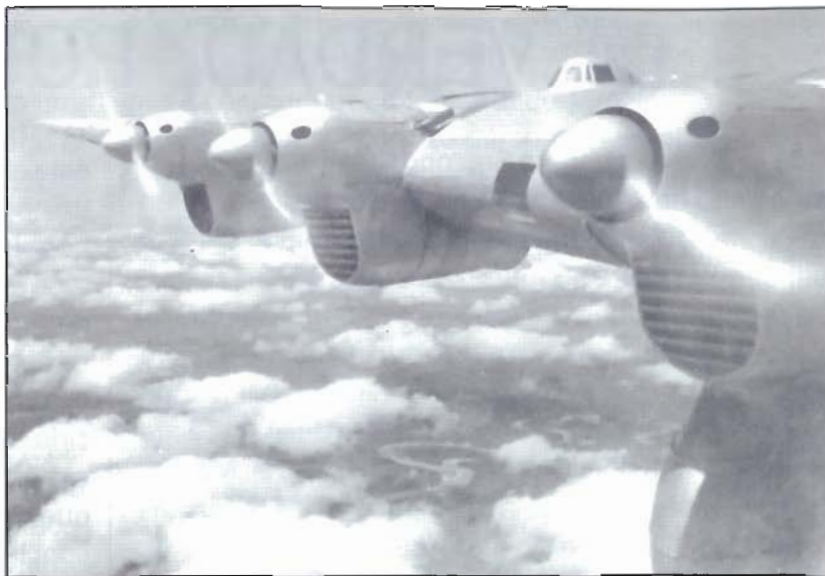
Por Andres Fierro Ménu

El primer vuelo del avión “MÁXIMO GORKI” tuvo lugar en 1933, pero la decisión de construirlo se había tomado en octubre de 1932. Este gigantesco avión, dedicado por el Gobierno soviético a la agitación y propaganda, tenía una envergadura de 62,50 metros, mientras su peso en el despegue era 53.000 kilogramos, algo inigualado por ningún otro país en aquella época. El que este avión se dedicara a la agitación y propaganda no podía ocultar el hecho de que también se podía convertir en un arma bélica. Se le bautizó con el nombre de “MÁXIMO GORKI” para celebrar el 40 aniversario de la primera publicación del afamado escritor Alexéi Máximovich Pieskóv, quien utilizaba el seudónimo de “Máximo Gorki”, con el que era conocido. Se premiaba así la gran aportación que sus obras habían hecho al remover de las conciencias por la consecución de un mundo más justo.

El avión se construyó por suscripción popular, en un llamamiento nacional para conseguir fondos. Se recaudaron seis millones de rublos, lo que entonces equivalía a dos millones de libras esterlinas o a ocho millones de dólares USA. Se creó un comité de toda la URSS para llevar a cabo el proyecto y del comité se seleccionó un Consejo Técnico para supervisar el diseño. El responsable último del diseño y la construcción fue designado A.N. Túpoliev, quien se basó en su ANT-20, diseñado en 1931, para realizar el nuevo diseño del “M.G.” De ahí el que, a veces, se conozca al “M.G.” como un ANT-20, aun cuando la ENVERGADURA del “M.G.” era mucho mayor y estaba propulsado por ocho motores, en lugar de los cuatro del primitivo ANT-20.

Como acabamos de decir, estaba propulsado por 8 motores, de los que 3 se ubicaban en cada una de las alas y 2 más en una góndola “ad hoc”, situada sobre el fuselaje en el lugar donde entroncaban las alas. Esta góndola ya la había utilizado en el ANT-16, por lo que sólo tuvo que agregarla al nuevo “M.G.” Este gran número de motores se debía a que la industria soviética de entonces no estaba en condiciones de facilitar al constructor un motor de mayor potencia. Cada motor desarrollaba, con sus doce cilindros refrigerados por líquido, una potencia de 900 caballos. Los seis motores de las alas podían ser atendidos en vuelo por dos mecánicos (uno en cada ala), quienes desde su puesto de observación, disponían de un pasillo, de una altura de 1,5 a 2 metros, para acceder a cada uno de los tres motores que supervisaban. Los motores accionaban hélices de paso fijo de dos palas.

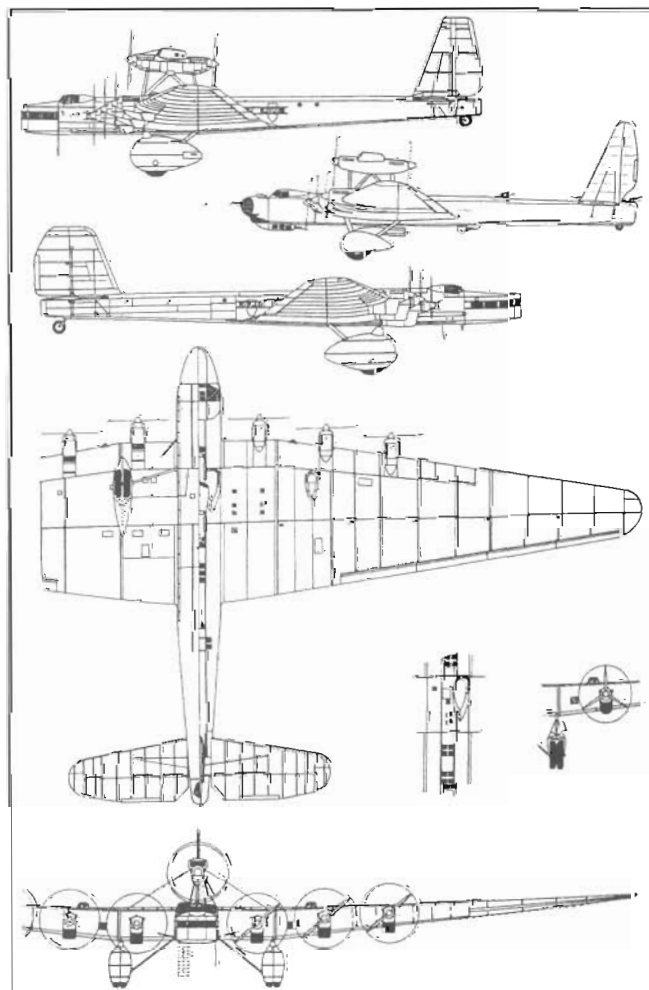
La velocidad del avión era de 260 km/h, con un radio de acción de 1.000 km, lo que le permitía hacer el vuelo Moscú-Leningrado-Moscú sin repostar (la distancia de Moscú



Una bella toma del Gorki desde la cabina, a gran altura. Se puede apreciar entre los dos primeros motores, la cabina de observación del Ingeniero-Mecánico.
Fuente: Putnam Tupolev Aircraft since 1922 by Bill Gunston.

a Leningrado es de unos mil kilómetros).

Los flaps del avión y los potentísimos frenos de las ruedas del tren de aterrizaje le permitían tomar tierra a 100 km/h, en pistas de 400 metros de longitud. Esta cualidad, que se convirtió en norma para todos los diseñadores rusos de grandes aviones, hacía posible que aterrizase en los cam-



Esquema básico del ANT-20 Máxim Gorki.

Fuente: The Osprey Encyclopedia of Russian Aircraft 1875-1995 by Bill Gunston.





A.N. Túpolev.

pos de los futuros koljoses y sovjoses, reuniendo bajo sus alas a los campesinos para la correspondiente labor de agitación y propaganda, ya que estaba magníficamente equipado con una imprenta, un laboratorio fotográfico, una sala de radio, un comedor, que podía convertirse rápidamente en una sala de proyección, aseos y dormitorios para la docena de especialistas de agit-pro del gobierno que vivían y trabajaban a bordo del colosal avión, así como para los ocho miembros de la tripulación, entre los que se contaban tres mecánicos, dos de los cuales ocupaban su puesto en las alas durante el vuelo. Además, contaba con una cabina para pasajeros invitados.

Este avión fue el primero de una proyectada flota de dieciséis, que iban a ser bautizados con los nombres de: *Vladímir Lénin, Iósif Stálin, Máximo Górkí, Mijáil Kalínin, Viachesláv Mólotov, Klíment Voroshílov, Sérgio Ordzhenikídze, Lázar Kaganóvich, Stanislávl Kosiór, Vlas Chubár, Anastás Mikoyán, Andréi Andréiev, Serguéi Kírov, Mijáil Frúnze, Félix Dzerzhínski y Valerián Kuíbishev*, pero quedó abortada a raíz del calamitoso final que tuvo el MÁXIMO GORKI, cuando, en 1935, chocó con él un caza de escolta, al intentar una acrobacia alrededor del escoltado. Otra causa, acallada, consistió en que, para 1935, Stalin se había afianzado en el poder lo suficiente para decidir que, en lugar de la lenta y costosa labor de agit-pro, propuesta en un principio por el Comité Central para acometer la colectivización de la tierra, motivo de la construcción del "M.G.", era mejor para sus fines (por COSTE, ECONOMIA DE TIEMPO y LUCHA POR EL PODER) forzar la colectivización, aun cuando supusiera ingentes sufrimientos para el pueblo campesino. De ahí que el accidente que acabó con el "M.G." viniera como anillo al dedo para, de

un plumazo, acabar con la política de persuasión en el proceso de colectivización de la economía campesina. De la propuesta flotilla de grandes aviones dedicados a la agitación y propaganda campesina para la aceptación voluntaria de la colectivización de la tierra nunca más se supo. Queda el preguntarse qué habría pasado si la colectivización de la economía campesina no se hubiera realizado a la "brava". Sin embargo, como ya se había puesto en marcha la serie de dieciséis aparatos, éstos se terminaron de construir, pero como aviones de pasajeros. El último de los 16 se desgazó, después de una violenta toma de tierra.

Los quince que quedaban de la serie inicial se convirtieron en el ANT-20 bis, prácticamente idéntico al "M.G.", si exceptuamos que sólo montaba seis motores, más potentes, equipados con hélices de tres palas. Se trataba de un avión de línea de gran autonomía que podía llevar 64 pasajeros y 8 tripulantes. De este modelo se fabricaron 15 aviones, de los que muchos estaban todavía en servicio al finalizar la II Guerra Mundial.

EL CONSTRUCTOR DEL "MAXIMO GORKI", SU DISEÑADOR Y SU FINALIDAD.

Cuando se planteó la necesidad de crear un avión que fuera todo un símbolo de lo que representaba la Revolución de Octubre ante los ojos de los campesinos rusos, quienes apenas si habían oído hablar de la existencia del semáforo, y a los que se les pedía su consentimiento para colectivizar lo que más habían anhelado, la TIERRA, que acababan de recibir, al vencer la revolución, y que empezaban a disfrutar, surgió, en seguida, el nombre de la persona que, partiendo de los planos, habría de hacer realidad el avión llamado a propagar por los inmensos campos rusos, de oeste a este y de norte a sur, las excelencias de la colectivización sobre la economía campesina tradicional. Esta persona era un joven genio, llamado Nicolái Polikárpov, quien contratado por la Fábrica de Vagones de Ferrocarril Ruso-Báltica había asumido la dirección en la producción de los "I.M." y al que, ahora, se encomendaba la construcción del avión más grande del mundo, diseñado por otro joven genio ruso, Andréi Nikoláievich Túpolev (de ahí la sigla ANT de sus aviones)

(Continuará)

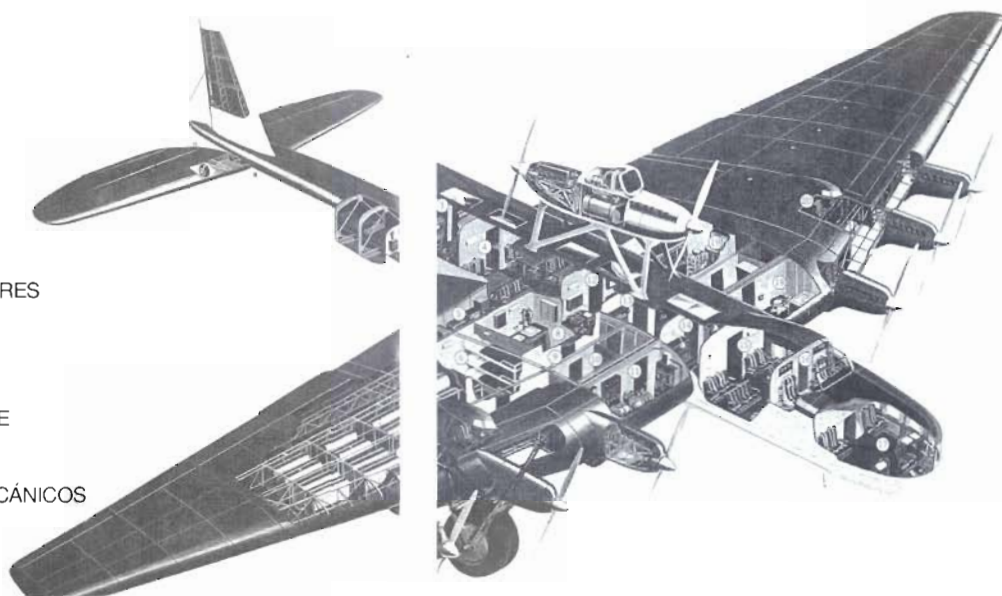


Un auténtico monstruo alado: El Andrei Nikolaievitch Tupolev A.N.T.-20 Máxim Gorki. Fuente: The Osprey Encyclopedia of Russian Aircraft 1875-1995 by Bill Gunston.



INTERESANTE CORTE ESQUEMÁTICO DEL INTERIOR DEL MAXIMO GORKI.
FUENTE: GRANDES ÉPOCAS DE LA AVIACIÓN LAS FUERZAS AÉREAS SOVIÉTICAS 1.TIME-LIFE-FOLIO.

1. RADIO RECEPTORES
2. COCINAS
3. SALA DE PROYECCION
4. COMEDOR
5. COMPARTIMIENTO DE EQUIPAJE
6. DORMITORIOS
7. DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE
8. LABORATORIO FOTOGRÁFICO
9. PASILLOS HACIA ALAS
10. ROPEROS
11. SALA ELÉCTRICA
12. COMPARTIMENTOS PARA ESCRITORES
13. CENTRALITA TELEFÓNICA
14. TRASMISIONES DE RADIO
15. CABINA DE PASAJEROS
16. COMPARTIMENTO DEL PILOTO
17. COMPARTIMENTO DEL NAVEGANTE
18. ASEOS
19. MÁQUINA DE PRESIÓN
20. PUESTO DE OBSERVACIÓN DE MECÁNICOS



RETRATO DE UN OCTOGENARIO AVIADOR DE LA REPÚBLICA TODAS LAS BIOGRAFÍAS DE LOS AVIADORES TIENEN UN ESPACIO EN LA HISTORIA DE LA AVIACIÓN

(Celestino Díaz Díaz)

Intentaré por medio de la palabra escrita, perfilar la imagen de un compañero sin citar su identidad. Se trata de un camarada en toda la extensión de este vocablo. Multimillonario en salud como dice él constantemente, y además como le demuestra su buena salud a los 88 años, a pesar de haber vivido una serie de vicisitudes adversas.

Nació en tierras de Salamanca concretamente en Béjar. Formó parte de una familia numerosa que regentaba un modesto negocio, deduciéndose que el mayor peso de todo lo llevaba su madre, una de esas mujeres de temple de acero, que el trabajo era su mejor descanso. El niño, entonces, desde la más tierna infancia acusaba sensibilidad y una gran madurez. Ya de monaguillo y en la sacristía observó ciertas actitudes y comportamientos que cuando los comentaba nadie le creía, pues correspondía a una persona de mayor edad. Por este sentido tan claro de lo justo y la injusticia, tuvo contrariedades que durante el periodo de la enseñanza primaria le motivaría la expulsión de tres colegios. Pero repito nadie la creía, sólo su abuela reconoció que el chico tenía razón, no obstante, la familia tomó la determinación de llevarle a casa de un pariente establecido como peluquero en pueblo de la provincia de Cáceres. Inició el aprendizaje del oficio a los 12 años. Parece que la decisión de la familia fue acertada en todos los sentidos. Pudo aprender el oficio pronto y bien. Trabajo que le

satisfizo plenamente durante toda su vida profesional, ya que obtuvo una clientela en la elite médica y de otras esferas muy apropiada para enriquecer su cultura y poseer un pleno conocimiento de la psicología humana. La familia decide trasladarse a Madrid, pasa el tiempo cada cual en su actividad, hasta que por su quinta es llamado a filas. Estando de recluta le sorprende el alzamiento de 18 de julio de 1936 cuando un grupo de militares se sublevan contra el gobierno representativo de la Nación, sigue en el bando gubernamental en las unidades que le van destinando, donde se informa de una convocatoria para realizar un curso de pilotos militares, se presenta y aprueba, y recibe el certificado de apto como **alumno piloto**. En 1938 sale en una expedición para la URSS, donde por necesidades del mando le destinan a la Escuela Superior de Navegación Aérea de Jarkov. Por tal motivo se sienten defraudados por cuanto en lugar de hacer prácticas del pilotaje realizan clases de estudios de navegación propios de navegantes aéreos, pero cuando el curso estaba bastante avanzado se reciben órdenes de que la totalidad de alumnos desde ahora comience las prácticas de pilotaje. Se inicia el curso de piloto, y el amigo que nos afecta tuvo la suerte de hacer los vuelos de entrenamiento en los nuevos katuskas con doble mando. Y después de finalizar el curso incluido vuelo nocturno con el avión bimotor más rápido del mundo. Le otorgan el título. Sin distanciarnos del tema que nos ocupa, conviene re-

saltar el alto nivel tanto en la enseñanza como en las instalaciones de la Escuela Superior de Navegación Aérea, como le demuestra que durante los años 1937-38, tan sólo hubo un accidente con consecuencias mortales. Una mañana despegó un aparato con el profesor y el alumno, después de realizar una ruta establecida el aparato, por causas desconocidas, entró en barrena plana. Suponemos que el monitor enseguida se percató del peligro y parece ser que el profesor le comunicó al discípulo que se lanzara que peligraba su vida, pero se lo diría en ruso y el español no le entendió bien, el instructor no quiso tomar la delantera en el lanzamiento y en breves momentos murieron ambos. ¡Digno Profesor!

CONCLUSIONES:

1º -Que un oficio puede proporcionar tantas satisfacciones como una carrera universitaria.

2º -Termina la guerra civil y este compañero sabe eludir los zarpazos de los primeros momentos de la represión.

3º - pero luego no le vale su astucia y le obligan a continuar el servicio militar en un campo de trabajo donde lo pasó mal, tan mal que estuvo a dos pasos de la muerte. Pues casi todos los días se enterraba a alguno de los compañeros.

4º - Pero gracias a su oficio, le asignan peluquero del mando del campo de concentración, lo que le exime del trabajo y otros peligrosos servicios.

5º - Forma una familia. Tuvo una hija y un hijo y de nuevo sufre gravísimo contratiempo, fallece su esposa. La que tanto quería a él y a sus hijos.

6º - Nuevamente, padece el insoportable dolor de la muerte de su segunda mujer, que hizo de buena madre de sus hijos y su comportamiento fue impecable.

7º - A los 86 años le hacen una intervención muy importante y se recuperó como si se tratara de una persona joven.

8º - A los 88 años su analítica es inmejorable y los médicos le aseguran que está como si tuviera 20 años menos, siempre que coma 4 veces diarias y repose una hora después de cada comida; lo que para él es algo que no comprende y que se encuentra peor que hace unos años, y al no aceptarlo, constantemente repite que se encuentra mal.

9º - Yo lo que sé es que ahora estoy hecho una caca-dice- Para más INRI vive solo, hace diariamente más de una hora entre la gimnasia de mantenimiento y bicicleta estática, y por su innata rebeldía vive en la más absoluta soledad, pues sus hijos se han cansado de pedirle que debe vivir con ellos, pero se sale como siempre con su propia idea.

Por último, este camarada disfruta cuando se ve rodeado de toda su familia, pero sin moverse de su propia casa. Igualmente se siente muy contento cuando abre el buzón y asoma "ICARO", de la misma manera, recibe plena satisfacción cuando descuelga el teléfono y escucha una voz amiga. Algo parecido debe suceder a todos los amigos que no pueden salir de casa, y en este caso es fácil propiciarle un rato de felicidad simplemente con hacerles saber que nos acordamos de ellos. O sea, una simple llamada telefónica de vez en cuando puede ser suficiente para hacer feliz a una persona que vive en plena soledad.

ULTIMO ADIOS

Nuestro estimado compañero y amigo Adolfo Rollán y Alférez, entró el día 4 de agosto de 2003, definitivamente en el anochecer de su vida en Masnou (Barcelona). ¡Descanse en paz en sus reposados sueños!.. Nos conocimos y encontramos en unos años jóvenes de nuestras vidas, donde todos aspirábamos en convertirnos en héroes: encuadrados en el personal de la 4ª Escuadrilla del Grupo 30 (los valientes R-Z), al mando del valeroso y amigo capitán D. Francisco Hernández Chacón.

Adolfo Rollán, además de piloto de la República, durante algunos de los años 80 del pasado siglo XX, fue nombrado Presidente de ADAR de la Agrupación Norte-Balear y fue un amigo de todos apoyando nuestras reivindicaciones.

Con la pérdida de este nuevo compañero, se ha perdido en la Agrupación una espléndida persona.

Descanse en paz el estimado compañero Adolfo. Nuestro más sentido pésame a su esposa Teresa y Familia toda.

(Luís Negra Escuder)

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.

Antonio Ayala Muelas	(Murcia)	19-06-03
Concepción Azpiazu Osa	(Eibar)	
Vda. de Juan Bustinduy Ormaechea		21-06-03
Abelardo Nazabal Acha	(Francia)	07-05-03
Mariano Vicente Pérez	(Comillas)	02-12-03
Fermín Hernández Fernández	(Madrid)	18-12-02
Diego Casanova Ros	(Cartagena)	
José Goytia Sánchez	(Francia)	22-06-03
Richard Soldevila	(Francia)	08-07-03
Adolfo Rollán Alférez	(Masnou)	07-08-03
Enric Piñol Montserrat (Sta. Coloma de Cervello)		07-08-03
Pedro Rueda Barcia (Toulouse- Francia)		18-08-03
Isaac Casillas Vallín	(Madrid)	26-09-03
Jesús Gallardo Martín-Sanz	(Madrid)	06-09-03
Federico Igea Crespo	(Francia)	11-10-03

Se incorporan a ADAR

Jorge Martín Muñoz.

(socio de 11 años, hijo de un amigo de Francisco Alvaro)



