ICARO

BOLETÍN INFORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

NUEVA EPOCA Nº 77 V/2003 DICIEMBRE Publicación trimestral

SUMARIO

Pág.

- EDITORIAL
  Centenario de la Aviación en Catalunya 2
- MISCELÁNEA
  Centenario de la Aviación 1903-2003» 3
- SECCIÓN CATALANA-NORTE-BALEAR 4
- A EDUARDO HERNÁNDEZ ARRIERO
  Por Celestino Díaz
- POESÍA. *Historia de un Capote de Brega*
  Felicita de las Heras 7
- LOS «IGNORADOS DEL CENTENARIO DE LA AVIACIÓN 8
- A PEDRO RUEDA BARCIA.
  Por Carlos Lázaro 9
- PUBLICACIONES.
  Revista Internacional de la Guerra Civil 10
- CARTA DE EDUARDO HDEZ. ARRIERO 10
- EFEMÉRIDES DE LA AVIACIÓN MUNDIAL
  C. EL AN-12 «RUSLAN» 11
- SE FUERON 13
- RECUERDOS
- OPERACIÓN VALLE DE ARÁN
  Saturnino López Domínguez
- SE INCORPORAN 14
- BIBLIOTECA OBRAS ADQUIRIDAS 15
  Simón Fiestas.
- CONTRAPORTADA:
  Damiselas con vestidos típicos en Gandesa.

Dirección: Carlos Lázaro
Consejo de redacción: Directiva Nac. y Carlos Lázaro
Corrección: Angel Giménez y Eugenio Fernández
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

CENTENARIO DE LA AVIACIÓN EN CATALUNYA (14 DE OCTUBRE DEL 2003)

En las Reales Atarazanas de Barcelona, hoy Museo Marítimo, una de las Joyas de la Corona de la Ciudad, se conmemoró el Centenario del primer vuelo en avión realizado el 17 de diciembre de 1903, por los hermanos Wright.

En aquellas históricas naves que fueron diques medievales, donde se construían flotas de barcos comerciales y de guerra, orgullo de la Marina española, cerca de la magnífica reproducción de la galera que mandaba Don Juan de Austria en la Batalla de Lepanto, se reunieron más de 500 comensales relacionados con la Aeronáutica.

El acto se hacía por iniciativa de la Asociación de Ingenieros Aeronáuticos en Catalunya, con el objetivo de conmemorar aquel histórico vuelo y promover el acercamiento de la cultura aeronáutica a la opinión pública.

A.D.A.R., entidad adherida, fue invitada a participar en este acto al que acudió con ocho miembros: José Soler y Francisco García, pilotos de Grumman, David Iñiguez, David Gesali, David Nieto y Marina Domingo, nuestros queridos y eficientes colaboradores y "herederos", Juan Antonio Riera destacado sponsor de la Asociación y Antonio Vilella, en total ocho personas representaron a ADAR. Lamentablemente, el presidente Francisco Viñals y el secretario Simón Fiestas, no pudieron asistir al acto por indisposición.

Tuvimos ocasión de saludar y debatir amigablemente con el Jefe del Sector Aéreo, el Coronel D. Antonio Cabrera y su esposa; al Alcalde de Barcelona D. Joan Clos, le entregamos la medalla de ADAR en testimonio de afecto y agradecimiento por la ayuda que recibimos del Ayuntamiento. Al observar la medalla le impresionó vivamente nuestro lema "HONOR ANTE TODO".

Al final del Acto, se hizo entrega de los Premios FLYER, hermoso trofeo alegórico de la Aviación, a las personas y entidades que merecen especial reconocimiento dentro del mundo aeronáutico, unos 30 trofeos fueron entregados, entre otros al Presidente de la Generalidad de Catalunya, Jordi Pujol, al Alcalde de Barcelona, Joan Clos y a nuestras históricas aviadoras Dolores Vives y Mari Pepa Colomer. De pronto, sin esperarlo, oímos al presentador decir: "se concede el premio Flyer a la Asociación de Aviadores de la República, recoge el trofeo el aviador Antonio Vilella", fueron unos momentos de sorpresa, alegría y emoción para el grupo, que recibió los mayores y más entusiastas aplausos de los asistentes. Sin duda aquellos aplausos constituyeron un reconocimiento a la Historia de los Aviadores de la República, para ADAR fue una noche memorable.

(Antonio Vilella)

MISCELANEA

CENTENARIO DE LA AVIACIÓN (1903-2003)

Simón Fiestas

La Delegación ADAR, Catalana Norte Balear, en representación de todo el colectivo de antiguos Aviadores de la República, ha participado en los Actos del Centenario, con asistencia de ocho compañeros en la cena homenaje, sito en el marco de las Reales Atarazanas de Barcelona, donde estuvieron presentes unos 500 comensales relacionados con el mundo de la Aviación.

Al final del Acto, se hizo entrega de los Premisos PLYER, trofeo relativo a la Aviación, entre ellos a las aviadores Dolores Vives y Mari Pepa Colomer, aparte que se tuvo una agradable sorpresa que, sin esperarlo, la voz del presentador dice: se concede el Premio FLYER a la Asociación de Aviadores de la República. Recoge el trofeo Antonio Vilella, que después de una breve pausa, los asistentes, al unísono, arranca un fuerte aplauso que indudablemente fue el mayor y con mas entusiasmo que nos dispensaron todos los presentes en la memorable noche del 14 de Octubre de 2003.

A T C MAGAZINE.- La Revista Profesional de Control de Tránsito Aéreo, Año X nº 37, Verano 2003, nos ofrece un interesante trabajo original de José Luis Sanz y titulado "PILOTOS DE CAZA DE LAS FARE.- HEROES OLVIDADOS" Se trata de una importante narración que en seis apretadas hojas y fotografías, recoge la historia de cómo dice el autor: ... es la historia de unos muchachos, hoy octogenarios, que lucharon en nuestra guerra del lado del vencido. Por ello, sus hazañas, sacrificios y muertes no han merecido el mismo trato que el de los vencedores, y sus nombres, que adornan la historia de la aviación con letras de oro, no aparecen en ninguna vía pública, hospital o colegio.." Gracias al autor, volvemos a renacer después de 65 años, resucitando la memoria colectiva con nombres, apellidos y hechos de una juventud que todo lo dio en defensa de las libertades de la humanidad.

IMPORTANTE PLAN DE AEROPUERTOS.- *La Ley 19/ 2000 de 29 de Diciembre, sobre aeropuertos de Catalunya, prevé la existencia de veinticinco aeródromos en todo el territorio, trece serán de nueva creación, así como la puesta en marcha de una red de hidropuertos ubicados en nueve embalses catalanes y en seis puntos de la costa. ADAR, que sigue de cerca estas iniciativas, ha establecido contactos con organismos oficiales facilitando información y datos sobre antiguos aeródromos que estuvieron en activo durante el tiempo de la guerra civil 1936-1939.*

BRIGADAS INTERNACIONALES.- Una exposición que se exhibe en el Palau de la Virreina de Barcelona, en homenaje a los miles de brigadistas y a los fotógrafos españoles y extranjeros que participaron en la guerra civil española. En la muestra se pueden ver las fotografías de los fundadores del periodismo moderno, como Robert Capa y su compañera Gerda Taro, David Seymour "Chim", así como de los más conocidos fotógrafos españoles. El último comandante del Batallón Lincoln, Miltón Wolff "El Lobo", ha visitado nuevamente la zona donde se desarrolló "La Batalla del Ebro" (1938). Este voluntario de la Guerra de España, que estuvo luchando anteriormente en otros frentes de guerra, el pasado 2 de noviembre de 2003, recordando la resistencia ofrecida en la Sierra de Pandols, ha estado recorriendo la comarca de la Terra Alta, donde antes de despedirse y regresar a su país, los EE.UU., repite emocionado: "si me vuelven a necesitar, llámeme..."

"2004, FORUM UNIVERSAL DE LAS CULTURAS Y LA PAZ".-

En las localidades de Corbera del Ebro, se está trabajando en la construcción de un Museo, del que ya hemos visto su silueta frente a la Sierra de Cavalls y que promete ser una sorpresa, cuando sea inaugurado. También en la población de Gandesa, por iniciativa del Ayuntamiento de la capital de la Terra Alta, igualmente se trabaja en la realización de un MEMORIAL, como recuerdo y para que exista una mención que simbolice permanentemente un homenaje a la Paz.

ADAR –Barcelona (Simón Fiestas 2003)

NOTA:

El compañero Manuel Gallardo de la Torre, observador de la 24 Escuadrilla de Katiuskas. Compuesta por: Sugrañez, piloto, Entonado, ametrallador y Manuel Gallardo, como observador (único superviviente del accidente). Quiere saber, qué tripulación fue la que tuvo un roce con su avión en el aire, en la vertical del campo de Celra, entre el 5 y el 15 de diciembre de 1938. Si algún compañero le puede informar, ponerse en contacto con él en el teléfono:

91 579 40 02

BIBLIOTECA ADAR BARCELONA.- con destino a nuestra Biblioteca, se han recibido 78 libros, mayormente relacionados con la historia de la Guerra Civil Española, gracias al donativo del asociado Antonio Riera Guitart que mucho se lo agradecemos.

LIBROS ADQUIRIDOS:

Título: REVISIÓN DE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA.- Con esta monumental obra, que sobrepasa las mil páginas, de la Editorial ACTAS, Madrid 2002, se ha intentado y conseguido, con un enfoque donde se mezclan trabajos de jóvenes historiadores, con otros de maestros consagrados, un conjunto de destacadas aportaciones que indudablemente ha enriquecido la historiografía española.

Título: LA AVIACIÓN, (original de W.J. Kraft.)
Aparte de analizar la aviación y los aparatos voladores en los inicios del siglo XX, esta obra, además de comentar la naciente experiencia del vuelo, visto en los años 1908 e impreso en esta época. Al final del mismo y en tres apéndices escritos dicho año, leemos las impresiones de Painlevé, de la Academia de Ciencias de París, como pasajero a bordo del aeroplano de los hermanos Wright, y de los señores Farman y Bleriot, publicadas a continuación de su primer viaje aéreo.

Vivencias del asociado PEDRO NOVELL CASANOVAS
Recuerdos que por su singularidad recopilamos de los que fue protagonista, el asociado Pedro Novell, con el empleo de CABO TELEFONISTA y destinado en el Estado Mayor de Aviación, que durante la Guerra Civil estuvo ubicado en Barcelona, Paseo de la Bonanova, 37, esquina a Gandexer.

En Noviembre de 1936, se alistó como voluntario en Aviación. En Diciembre fue aceptado y enviado al campo de aviación (todavía en construcción) de Lleida. Allí estuvo un par de semanas incluyendo una estancia en el Hotel Regina del balneario de Vallfogona de Riucorb, ingresado por problemas gástricos.
Fue trasladado al aeródromo de El Prat de Llobregat para realizar la instrucción mientras se terminaba la construcción del campo de aviación de Lleida. Regresó a Lleida al cabo de un mes. El teniente Lara le destinó como telefonista en la centralita del campo de aviación siendo instruido en el funcionamiento de la misma por el técnico de la compañía telefónica que la instaló. Durante su estancia en el aeródromo de Lleida fue testigo de cómo aterrizaba un Breguet XIX con el ametrallador muerto.
Un día el comandante Reyes Camacho, le pidió realizar una llamada. Al rato le preguntó si ya tenía línea, a lo que Novell contestó que todavía no tenía la llamada lista. El comandante Reyes le espetó:
-Todos los telefonistas sois igual de cabrones.
Desde aquel día el soldado Novell no volvió a saludar al comandante Reyes estando de servicio, porque no era obligatorio hacerlo.
Cuando hacía aproximadamente medio mes que estaba de telefonista, se presentó en el campo de aviación de Lleida el Capitán Valentín de Santiago Fuentes (oficial de transmisiones) y le dijo a Novell:
Oye, peque, ponme con el ministro.
Acto seguido el capitán se apartó a conversar con el teniente Lara.
Novell no sabía que tenía que hacer, ni siquiera a que ministro hacía referencia el capitán, así que llamó a la central de telefónica de Lleida y le explicó su problema a una operadora. Ella le dijo que no se preocupara que en un momento le ponía la conferencia. Casi enseguida tenía a Indalecio Prieto al otro lado de la línea.
Novell llamó al capitán:
- Mi capitán, el ministro al aparato.
- El capitán se le quedó mirando con sorpresa y admiración. Tras la conversación con el ministro, el capitán Valentín de Santiago le explicó al teniente Lara que necesitaba un telefonista para el Estado Mayor de Aviación y que el soldado Novell tenía cualidades más que suficientes por lo que le había contado el teniente Lara.
- Así que un día apareció en el campo de aviación un coche para llevar al soldado Novell a Barcelona, parando en su casa de Almacelles a recoger un poco de ropa.
El Estado Mayor de Aviación estaba ubicado en un bonito chalet del paseo de la Bonanova, nº 37 (esquina con la calle Ganduxer). En el bonito hall de aquel chalet, junto a otros cuadros y objetos, había enmarcado, en un lugar preferente y visible de una pared, una fotografía ampliada de la cabeza de un burro con la siguiente dedicatoria: " a mis compañeros de Estado Mayor. Ramón Franco". En el E.M. conoció al Teniente Coronel Arnal, y a los comandantes Viziedo y Urzaiz, entre otros. Tras unos días en el Estado Mayor solicitó un permiso para ir a su casa de Almacelles a recoger ropa. Le dirigieron al capitán Parellado. Al indicar el motivo del permiso al comandante, éste le contestó con una sonrisa:

¿Acaso vas desnudo? Seguramente tú quieres ir a ver a tu novia.
Tras un breve silencio, Perellada accedió a concederle el permiso. La mecanografa le preguntó a que pueblo iba. Al oír el nombre de Almacelles, Perellada le preguntó a Novell:
¿De quina casa ets?
Del ton del Joc.
Parellada también era de Almecelles, hijo de un veterinario, aunque de joven marchó a estudiar a Barcelona. Conocía al hermano mayor del cabo Novell.
La centralita de telefonía del E.M. tenía metro y medio de ancho y muchas lucecitas (como mínimo eran cinco veces más grande que la que tenía al campo de aviación de Lleida). Al principio Novell se asustó mucho ya que el funcionamiento de aquella centralita parecía muy complejo, pero con la ayuda de un técnico de la compañía telefónica en muy pocos días ya realizaba solo y sin problemas las tareas más comunes.
Aún así, le enviaron a realizar un curso de especialista en telefonía a la Vía Laietana. No recuerda donde pero es probable que fuera la subsecretaría de Aviación, ya que estaba ubicada en la Vía Laietana. Por aquel entonces el subsecretario de aviación era el Coronel Camacho. Al finalizar el curso fue ascendido a cabo saliendo su nombramiento en el Boletín Oficial aunque bajo el nombre de Pedro Novel Casanova. También hizo el curso y fue destinado a la centralita de Estado Mayor, el cabo telefonista Pedro Brugal Joaquín. Solo había uno de los dos cabos de servicio a la vez en todo momento.
Había dos mujeres que trabajaban con los cabos en la centralita. Habían estado de telefonistas en el gobierno en Madrid y posteriormente en Valencia antes de ser trasladado el gobierno a Barcelona. Los dos cabos telefonistas pertenecían al grupo de protección de vuelo y una furgoneta les llevaba puntualmente el desayuno, la comida y la cena. Más de un día, las telefonistas sólo tenían un par de chicles para comer.
Una de las dos telefonistas se llamaba Charo Fernández Valverde, madrileña, era amiga personal de Leocadio Mendiola. Alguna vez Mendiola le había pedido a Novell si se podía llevar a Charo unos días a Madrid y Pere consentía, pero se tenía que quedar él realizando las tareas de la muchacha. El hermano de Charo, Luis, era ordenanza en el Estado Mayor de Aviación y siempre salía a pasear por Barcelona con Pere. Después de la guerra, Luis Fernández Valverde puso un quiosco de prensa en la glorieta de los Cuatro Caminos en Madrid.
Una anécdota que le ocurrió con Luis Fernández es la siguiente:
Pere Novell era de complexión muy delgada y al llegar al Estado Mayor comenzó a encontrarse mal. Un médico le diagnosticó anemia por lo que fue ingresado en la clínica Platón. Al darle de alta en la clínica le recetaron aceite de hígado de bacalao para que lo fuera tomando durante unas semanas. Al hacerle la receta le dijeron que era una cosa que no abundaba en las farmacias y no era seguro que lo encontraran. Fue con el ordenanza Fernández a una farmacia y antes de entrar se encendieron un cigarrillo cada uno. Al llegar su turno Pere puso la receta sobre el mostrador. Al ver lo que pedían, la dependienta les dijo que se esperasen, que lo tenía que consultar. Apareció el encargado y les dijo que lo sentía, pero que no le quedaban botellas de aceite de hígado. El ordenanza que acompañaba a Pere tiro una bocanada de humo delante del farmacéutico. El encargado les dijo:
_Que tabaco más bueno que fumáis.
Sin mediar palabra pusieron una cajetilla de cigarrillos sobre el mostrador. El farmacéutico cogió el tabaco y les entregó tres botellas de aceite de hígado de bacalao y les dijo que estaba a su servicio por si necesitaban cualquier cosa más.
La abundancia de tabaco de que disponían tiene una fácil explicación. En el Estado Mayor se realizaban reuniones nocturnas de alto nivel con cierta frecuencia (a las que a veces acudía el Comisario General Hernández) y al abandonar las reuniones quedaban farias y cigarrillos sin encender sobre la mesa que recogían los ordenanzas. Luis Fernández lo compartía con Pere Novell. Al comenzar a aparecer refugiados de Almacelles por los alrededores del Café Español, Pere Novell les llevaba tabaco envuelto en papel de periódico.
Otra de la suerte que tuvo es la de poder acudir con cierta regularidad a las obras de teatro del Liceo, en las Ramblas, con asiento de palco en el 2º piso. El ministerio de Cultura daba dos veces a la semana tres entradas al Estado Mayor de Aviación, pero como las reuniones importantes se solían realizar a última hora de la tarde, en estos casos los jefes entregaban sus entradas a subordinados para que las aprovecharan.
Durante unas obras que se tuvieron que realizar en el Estado Mayor para reubicar la centralita de una planta superior al sótano, tuvo que pernoctar durante una temporada en casa del compositor valenciano Albelda y de su mujer Isabel Trigo.
Novell recuerda que algunas veces, cuando había reuniones nocturnas y siempre cuando estaba él de servicio, solía aparecer el Comandante Urzaiz
para decirle:
Oye currito, ya se que no se puede, ya se que no, pero a ver si te las arreglas y.....
Lo que el Comandante Urzaiz le pedía era poder telefonear a su esposa. Luego Urzaiz se volvía a su despacho. Novell, en cuanto la faena se lo permitía le ponía la llamada con su mujer. Más tarde volvía a aparecer el Comandante y le decía:
Bien, Bien, Bien, Novell. Bien.
Un día que estaba libre de servicio y hacía buen tiempo, se sentó en una silla del hall del E.M. a leer el periódico, antes de salir a dar una vuelta, pero con pantalones y camisa de paisano y una chaquetilla de gamuza. De repente, comenzó a entrar gente en el E.M. Novell enseguida reconoció a uno de los oficiales, el general de aviación republicana Ignacio Hidalgo de Cisneros, acompañado por varios oficiales de inferior rango.
Pere Novell se levantó, dejó el periódico y se puso en posición de firmes.. el general, se acercó y le preguntó: ¿Cómo es que usted no viste de uniforme?

Novell no podía decir la verdad ya que el castigo podría ser importante. Así que se inventó una excusa:
Lo llevé a lavar a la tintorería.
El general pidió a un teniente que se acercara. Novell ya pensaba que el general no se había creído la excusa.
Dele un vale para un uniforme de paseo y uno de faena.
Desde aquel día, el cabo Novell no volvió a cometer la imprudencia de ir vestido de paisano al Estado Mayor, aunque a veces, salía de paisano a pasear por los alrededores del café Español. Una vez se encontró en el café Español al teniente coronel Reyes Camacho, al capitán Valentín de Santiago y a un teniente de apellido Palomino. Al saludarles, el teniente Palomino le preguntó porque no iba de uniforme. Esta vez Novell se quedó callado. El capitán Valentín de Santiago le dijo al teniente:
Bah, es igual, déjale.
A lo que ni el teniente Coronel Reyes ni el Teniente Palomino pusieron ninguna objeción. El capitán Valentín de Santiago y el cabo Novell se tenían una gran estima mutuamente.
Un día aseándose en los lavabos del E.M. se desabrochó el mono y dejó la cartera en una estantería. A media mañana un capitán le entregó la cartera y le dijo que la próxima vez tuviera más cuidado (en velada alusión a los agentes del SIM) ya que la cartera la había encontrado el general Vicente Rojo y en su interior había una insignia que decía "Per Catalunya".
Al tener que abandonar Barcelona, el Estado Mayor se fue situando cada vez más cerca de la frontera francesa. Novell recuerda que estuvieron un tiempo en Castellar del Vallés para más tarde retirarse a Figueres. De Figueres se trasladaron a Espolla, donde les llegó la orden de cruzar la frontera francesa a pie.
En ese momento Novell llevaba unas botas nuevas al hombro para cambiárselas cuando estuvieran muy gastadas llas que llevaba. Uno de los gendarmes le indicó por gestos que le entregara las botas que llevaba al hombro. Novell se cambió las botas y arrojó las viejas a una pila de armas y pertrechos de guerra allí amontonados.
Como muchos miles más de refugiados fue internado en la playa de Argelés-Sur-Mer. Novell no había cometido ningún crimen de guerra y deseaba salir cuanto antes de aquel lugar y regresar a España. Junto a otros refugiados, atravesaron la frontera en tren por Irún. En Irún les hicieron bajar del tren y subir a otro con destino al campo de prisioneros de Guerra ubicado en la plaza de toros de Santander.

Un día su nombre apareció en una lista para ir a declarar. Novell tenía miedo ya que la gente cuando iba a declarar prácticamente ninguno volvía a la plaza de toros y los que lo hacían contaban historias de torturas y amenazas. Él había estado afiliado a UGT.

Entraron a declarar él y otro prisionero. La persona que dirigía el interrogatorio preguntó al otro prisionero:
- ¿Dónde estaba usted el 18 de Julio de 1936?
- Yo, cuando empezó el "follón"..
- Así que para usted el glorioso movimiento nacional es un follón.
Delante de Novell le dieron una paliza tremenda y se lo llevaron a otro lugar.
El interrogador preguntó a Novell:
- ¿De que pueblo es usted?
- De Almacelles, en Lérida.
- ¿Tiene Hermanos?
- Tengo un hermano.
- ¿Cómo se llama su hermano?
- Antonio
- ¿Dónde hizo el servicio militar su hermano?
- En Vilafranca del Penedés, en Caballería.
- El interrogador se quedó pensativo y le preguntó:
- ¿Dónde está su hermano y que hace?
- En Barcelona, es guardia civil
- Pues yo hice la mili con su hermano y somos muy amigos. ¿Qué hace usted aquí? Ahora mismo se va a su casa.

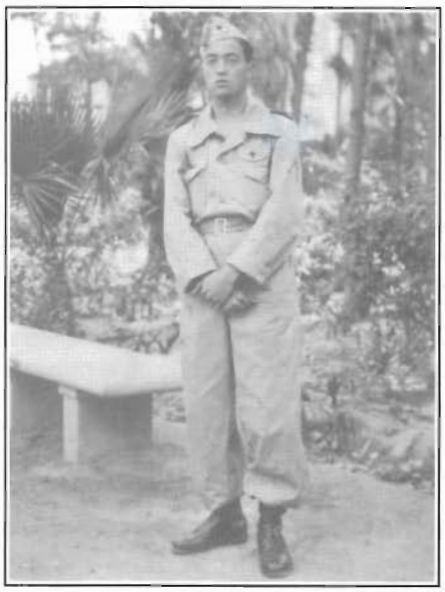
Tras la guerra, Pere Novell, se instaló en Almacelles como albañil donde aun reside.
NOTA: *Si bien son hechos pasados no deja de tener su interés la visión de Pedro Novell Casanovas, Cabo Telefonista, que convivió con militares de alta graduación, durante tiempos difíciles que supo captar con buen talante situaciones de humos y recordar la cordialidad de el que fue Jefe del Estado Mayor de Aviación, al General Ignacio Hidalgo de Cisneros, así como de otros mandos con los que tuvo relación.*

Recopilado por Devid Nieto Ballcells
Asociado ADAR

NOTAS

(1) Según el expediente 1281/15 del Archivo General Militar de Ávila, el campo de Lleida disponía de "centralilla con dos líneas directas con Lérida y otra con Reus, otra con Castejón y derivación en Sariñena".
(2) Comandante Alfonso de los Reyes González Cárdenas. Oficial al mando del campo de aviación de Sariñena.
(3) Valentín de Santiago Fuentes. Alférez de Ingenieros al iniciarse la Guerra Civil. Formaba parte del "Cuerpo de Seguridad y Asalto" en Madrid. Ascendido a teniente el 28 de Septiembre de 1936.
(4) Manuel Arnal Rojas. Capitán de Ingenieros. En Comandancia Exenta de Ingenieros de Aviación desde el 15/8/36. Ascendido a comandante el 23/10/36. En activo el 11/1/37.
(5) Antonio Urzaiz Guzmán. Conocido por el sobrenombre de "Currito" Urzaiz. Ascendido a Comandante el 23/10/36. Fue trasladado a Barcelona en Mayo de 1937
(6) Carlos Parellada Martí. Procedente de Aeronáutica Naval. Era oficial 3º al iniciarse la Guerra Civil Española.

(Continuará)



ESCRITO A MODO DE HOMENAJE A EDUARDO HERNÁNDEZ ARRIERO

Alguien dijo: "para ser reconocido hay que estar muerto"

Es cierto que en la mayoría de las veces nos acordamos de las alabanzas cuando el meritorio no está entre nosotros. Mientras tanto, hay gente que en vida se merece un reconocimiento sincero por su buen hacer y su conducta ejemplar y pasa desapercibido.

En esta ocasión, para desterrar ese malévolo proceder, nos atrevemos a resaltar algunas de las virtudes de Eduardo Hernández Arriero, y para iniciar este relato, se puede afirmar que una de sus cualidades más valiosas consiste en su creencia más absoluta en el valor de la amistad, lo que le permite no discutir con nadie, y si en alguna ocasión disiente con determinado amigo, prefiere ceder por su parte, todo menos perder una relación amistosa. Lo que significa que sabe discrepar sin llegar al enfrentamiento dialéctico, y ni siquiera levanta la voz en tono de réplica. Otra de sus cualidades es su modesto proceder, por lo que suele decir; "prefiero ser del montón antes de ser un listillo"; pero también sabemos que esta conducta no significa que no le importe las deliberaciones de las asambleas. Y de la misma manera a pesar de ocultarse en esa mayoría silenciosa, cuando hace falta alguien para determinado cargo directivo, siempre nos acordamos de Eduardo, que jamás se negó a aceptar cualquier trabajo si no hay quien lo pueda cubrir. Estos atributos unido a su sinceridad le ha permitido cumplir con todas las convocatorias reglamentarias o de ocio, como viajes, actos de cualquier índole, etc., aunque con un estado de salud delicado.

En contraste con estas actitudes ejemplarizantes de Eduardo y otros compañeros, no faltaron aquellos que estuvieron con nosotros el tiempo que precisaron hasta alcanzar sus derechos. Pero haciendo balance de la actividad de ADAR, su ACTIVO fue y sigue siendo positivo aunque estemos en la tercera edad de la Asociación, y en honor a la verdad, se lo debemos al buen trabajo de unos pocos compañeros unido a la capacidad profesional de nuestro asesor jurídico, sin olvidar el apoyo de nuestras mujeres, pues aunque en los Estatutos no las tuvimos en cuenta, ellas han estado siempre a nuestro lado, primero, cuando nos agarrábamos a sus brazos por amor, y ahora, nos sujetamos por dolor para poder caminar. Y para mayor abundamiento del sostén de las mujeres, hemos de añadir que el peso administrativo y de organización lo realiza una mujer entusiasta desde mucho antes de tener una actividad fija en la Asociación, y ese entusiasmo y cariño ha supuesto que ADAR siga funcionando cuando las demás asociaciones afines han desaparecido.

Por todo lo expuesto, debemos considerar que Eduardo Hernández Arriero es acreedor a este homenaje, aunque sea virtual, al limitarse a un reconocimiento escrito, por eso consideramos correcto hacerlo extensivo a nuestras mujeres, y en especial a las sufridas viudas sin olvidar a Maruja compañera inseparable de Eduardo.

Finalizamos estas sinceras apreciaciones reiterando que este compañero aludido no se separó de la familia de ADAR desde el día que recibió el certificado de apto para realizar el curso de piloto, en 1937.

Firmado por Celestino Díaz y todos los que estén de acuerdo con este merecido homenaje, de ahí que su redacción sea en plural .

Celestino Díaz Díaz

Historia de un Capote de Brega

Yo soy un capote antiguo
viejo, sucio desgarrado
manchado de sangre seca
que estuvo en muy buenas manos.
Primero fui de Andrés Vázquez
luego he sido de Vallito,
ahora ya viejo descanso
en casa de un buen amigo
de Paco un aficionado
a todo el que es taurino.
Yo tuve tardes de gloria
de aplausos, voces y sol
en veranos muy calientes
cuando se ha sido el mejor.
He recorrido las plazas
entre músicas y gritos
cuando se cortan orejas
cuando aquello es un delirio.
En esas tardes oscuras
cuando esa tarde no es buena
he sentido en mis entrañas
tristeza, pitos y penas.
he pasado veinte años
olvidado en un trastero
y ahora me siento feliz
"he vuelto a salir al ruedo"

(Felicita de las Heras)

LOS "IGNORADOS" DEL CENTENARIO DE LA AVIACIÓN

A todo los mecánicos y especialistas de Aviación

En este año en el que se conmemora el primer vuelo de los hermanos Wright, todos las miradas convergen hacia los ingenieros aeronáuticos y pilotos que contribuyeron al asentamiento y progreso de la Aviación. Sin embargo, creemos que los fastos del centenario van a dejar fuera a un conjunto de personas sin cuya labor, oscura y poco apreciada cara al público, puede quedar en el olvido. Nos referimos a los mecánicos y personal especialista. En la Aviación de la República hubo algunos pilotos que supieron reconocer públicamente su labor (Arias, Giménez, Morquillas, etc.). Por ello, nos ha parecido pertinente rendirles homenaje a través de las palabras que un gran jefe y compañero como Miguel Zambudio les dedicó en un boletín de AARE.

Me honra haber participado intensamente en nuestra guerra aérea y creo tener una opinión firme y clara de nuestra actuación. Pero como es un tema largo y complejo, no sé si sabré reflejar correctamente mi pensamiento. No obstante, como creo que todos tenemos el deber de aportar nuestra colaboración, por modesta que sea, tratar en un próximo número, de contribuir según mis posibilidades. En este primer número de nuestro Boletín, quisiera rendir homenaje a los compañeros que por su labor menos espectacular, pasaron casi desapercibidos.

En lo que se habla y se escribe, se tiene tendencia a ensalzar los hechos de los pilotos en general, y de los de caza en particular. La aviación de bombardeo, en su combate oscuro e ingrato, tuvo un comportamiento valiente y ejemplar, pagando gran tributo en vidas humanas.

No cabe duda que los pilotos, por su formación técnica y responsabilidad del avión, tenían un papel preponderante, pero en el momento de enfrentarse con el enemigo, piloto, observador y ametrallador, estaban en igualdad de valor y méritos. Bastantes ametralladores que conozco personalmente, aun están traumatizados por nuestra ingratitud y orgullo de pilotos. En todo caso, los ametralladores tenían (perdonadme la expresión) que tenerlos muy bien puestos, para aguantar a pecho descubierto las pasadas de los cazas enemigos.

Ahora, me perdonareis que me extienda un poco sobre la caza, que, por haber sido un componente, la conozco un poco mejor y porque en bombardeo hay compañeros, muy competentes y meritorios, que no dudo nos harán conocer su actuación. En caza, no hemos tenido bastante en cuenta la magnífica abnegación de los mecánicos en particular y de todos los especialistas que se ocupaban de nuestros aviones.

Hay que recordar que las escuadrillas de caza, por su limitado radio de acción, tenían sus bases muy cerca del frente, lo que les exponía a frecuentes bombardeos y algunas veces a ametrallamientos de la caza enemiga. Esta situación obligaba al piloto, al mecánico y demás auxiliares a permanecer juntos, al pie del avión, todos los días, desde antes del amanecer, hasta después del anochecer. Para ser justo, diré que cuando nosotros llegábamos, los mecánicos ya habían preparado el aparato y calentado el motor. En muchos casos, habían trabajado toda la noche para cambiar un motor o reparar una avería grave, pues tenían a honor de que en el próximo servicio, no se quedara su avión en tierra.

De ahí, los lazos tan fraternos que se creaban, principalmente, entre el piloto y el mecánico. Como prueba de este afecto, bastaba observar con la ansiedad que escrutaban el horizonte a la vuelta de un combate, temiendo que su avión hubiera sido derribado.

Los que lo hemos presenciado, nunca podremos olvidar la tristeza del mecánico, recogiendo fundas y herramientas, cuando le comunicaban, que su avión no volvería más.

APORTACIONES VOLUNTARIAS AL BOLETÍN «ICARO» - AÑO 2003

138	Benidorm	J. García García	40,00
139	Madrid	Fco. Cortés Rodríguez	10,00
140	Guadalajara	J. De la Fuente Guijarro	12,00
141	Alcante	E. Marimón Alamo	12,00
142	Alicante	P. Jiménez López	12,00
143	Alicante	A. Torres Gómez	12,00
144	Alicante	J. Fco. Gómez Martínez	12,00
145	Alicante	R. Marco Marco	12,00
146	Alicante	Fco. Rubio de la Torre	12,00
147	Madrid	C. Díaz Díaz	15,00
148	elche	Mª Teresa Lledó Tómas	10,00
149	Madrid	P. Hernández Sánchez	10,00
150	Argamasilla A.	A. Cano Cano	30,00
151	La Coruña	R. Ballester Medina	20,00
152	Valladolid	A. Fuertes Zapatero	10,00
153	Madrid	E. Hernández Arriero	30,00
154	Madrid	M. Bajo Baelo	20,00
155	Madrid	P. Limón Escudero	10,00
156	Murcia	J. Pedro García Ortiz	10,00
157	Valencia	C. Marín López	12,00
158	Murcia	D. Cánovas Pérez	12,00
159	Madrid	Eugenia Krichwskiy	60,00
160	Madrid	Dolores López Roncero	36,00
161	Madrid	J. M. Bernardo Rico	10,00
162	Madrid	V. Rico Huerta	20,00
163	Sevilla	A. C. Aroca Espinosa	60,00
164	Madrid	M. Gallardo de la Torre	6,00
165	Eibar	V. Muguerza Narvaiza	24,00
166	Alcorcón	C. Casado Escobar	12,00
167	Madrid	Pepita Bretón	12,00
168	Madrid	Elisa Gallego	10,00
169	Francia	J. Arnau Pérez	40,00
170	Francia	V. Molina Guijarro	10,00

Pedro Rueda Barcia. In Memoriam (4ª Escuadrilla de Moscas)

Este abulense se puso a trabajar muy pronto como aprendiz de mecánico para contribuir al sustento de su familia. Al estallar la guerra civil se presentó en La Ribera (Murcia) para realizar los cursos de piloto, pidiendo ayuda al piloto de la antigua Aviación Militar Crescencio Ramos. Rueda viaja a la URSS en la 2ª Expedición que dirige el piloto de caza Andrés García de la Calle (Lacalle) y en Kirovabad recibe el nombre de Piotr Royin. Siguió el curso del monoplano I-16 y a su vuelta a España se incorpora a la 4ª escuadrilla del Grupo 21 antes del corte de la zona republicana. Hizo su primer vuelo con Manuel Zarauza, quien le advirtió que no se separara de él y que si quería sobrevivir tenía que cumplir la ley del aire: derribar para que no le derriben.

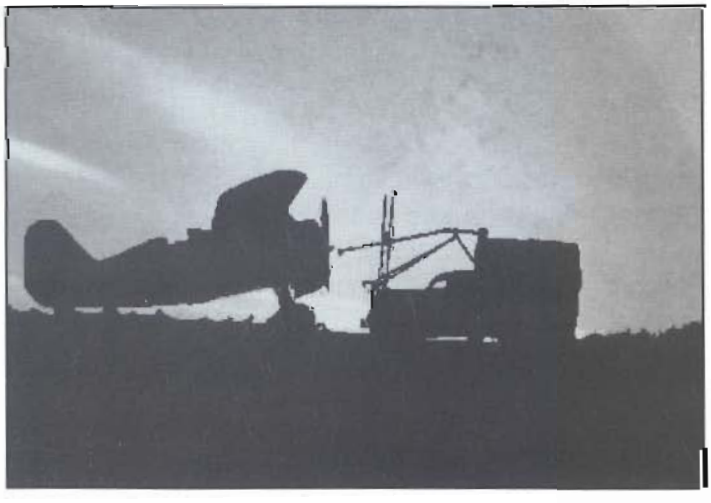
De todos sus compañeros este piloto siempre recordó al gallego Sabino Cortizo, a quien acompañaba el día que le derribaron sobre Barcelona. Al parecer, fueron atacados por cuatro Bf.109. Para escaparse de su perseguidor, Rueda empleó el truco que le habían dicho los rusos en Kirovabad: dado que el Bf.109 vibraba mucho en los giros a derecha, picó su Mosca en esa dirección hasta escasa altura y cuando sacó a su avión el alemán le pasó por encima. Los alemanes eran muy profesionales y sólo entraban al combate cuando estaban seguros de su presa. Rueda fue protagonista de los novedosos servicios en pareja con el Mosca y estuvo presente en un servicio en el que participaron los binomios Zarauza-Rueda, Arias-Velilla y Pereiro-Bravo, éste último siempre muy valiente en el ataque. También usó el famoso "chupete" para inhalar oxígeno y con los motores sobrealimentados Wright Cyclone se enfrentó en su avión CM-177 a los Messerschmitt de la Legión Cóndor en la altura. Pedro Rueda era muy supersticioso y en el campo de Argelés llevaba un *Popeye* que se había tallado en un hueso para darle buena suerte. Fue detenido tres veces por los nazis y le quitaron toda la documentación pero siempre se pudo evadir. Pese a todo, pudo conservar algunos recuerdos, como dos fotografías de su Mosca que conservaba en su cartera como un talismán y mostraba orgullosamente a todo los que hablaban con él sobre su actuación en la guerra.

Pedro Rueda tuvo gran relación con Luciano Tabernero, otro piloto de la 4ª, que fue detenido por los alemanes e internado en el campo de Buchenwald. A su vuelta a Francia, Tabernero se fue a vivir en un piso con otros pilotos exiliados entre los que se encontraba Rueda, quien le enseñó el oficio de zapatero y trabajaron juntos durante un tiempo hasta que el abulense se estableció por su cuenta en Toulouse, ciudad del sur de Francia en la que ha fallecido.

Pedro Rueda, piloto de caza de la Aviación Republicana.

Descanse en paz.

Carlos Lázaro.



Revista Internacional de la Guerra Civil 1936-1939

Con destino a la Biblioteca de ADAR-Barcelona, nos ha sido facilitado del Departamento Publicaciones de la Universidad de Barcelona el libro «EBRE-38» ejemplar núm. 1, Mayo 2003, en el que han colaborado, entre otros, los siguientes titulados de ADAR:

Carlos Lázaro Avila, David Gesalí Barrera y David Iñiguez Gracia.

Si bien el libro de referencia está redactado e impreso en las lenguas catalanas y castellanas, no deja de perder su interés por su dedicación a la Historia la Cultura, Patrimonio y Didáctica, con temas tan sugerentes y diversos de la guerra del 36, que siguen despertando interés dentro y fuera de nuestras fronteras.

Los trabajos que enriquecen esta obra sobre un temario y hechos son posiblemente de los más importantes del pasado siglo y que siguen interesando después de haber transcurrido 65 años de la guerra civil, que todavía todos los años se sigan escribiendo y publicando nuevas ediciones de la contienda, podemos considerar que el asunto de la «guerra de España» es inagotable.

El conflicto social y bélico 1936-39, que tanta tragedia originó a todos los españoles y combatientes internacionales voluntarios de más de 40 países, no deja de sorprender que aquellos 150 alumnos de la cuarta promoción que se formaron como personal volante en las Escuelas de Vuelo de la antigua Unión Soviética, que no llegaron a volar en España y que quedaron involucrados en la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) corrieron mejor o peor suerte, según las circunstancias políticas del momento en aquellos lejanas tierras.

No podemos dejar de comentar como nota marginal, nuestro Monumento en la Terra Alta, Gandesa (Tarragona) inaugurado el año 1978 en el marco donde se desarrolló la Batalla del Ebro y donde el «2004, Forum Universal de las Culturas y la Paz» los organizadores de este evento hubieran podido construir un Memorial en homenaje a Todas las víctimas de nuestra guerra con el simbolismo de la Paz.

Enhorabuena a la Universidad de Barcelona en dar a la luz esta publicación que comentamos del EBRE 38, ya que el tema de la Guerra Civil siempre será noticia.

ADAR-Barcelona. SFM- Octubre-20003

CARTA DE EDUARDO HERNÁNDEZ ARRIERO A LOS COMPAÑEROS

Queridos compañeros:

¡Quiero romper una lanza! ¡¡Cuál lo hiciera Don Quijote en su flaco "Rocinante"¡¡ en pro de nuestra querida ADAR. Principalmente, de nuestro querido, válgase la redundancia, ICARO boletín informativo y portavoz de la misma Asociación que nos recogió a todos, y mantiene vivo a través de su contenido , nuestro recuerdo del paso por la Aviación Republicana, también llamada la "Gloriosa" en la que combatimos en defensa de la Democracia.

Por esto quiero que no os demoréis en el pago de la cuota anual establecida y que seáis generosos en la aportación voluntaria "para el boletín", que lo necesita de forma imperiosa, pues ya veréis en el informe Económico, que estamos en déficit, debido a que cada vez somos menos, pues la "pila" de años y los achaques, nos van mermando sensiblemente, sin pausa y con ello sus aportaciones necesarias.

Con anticipación, os doy las gracias por que se de vuestra generosidad

Abrazos.

(Fdo. Eduardo Hernández Arriero. Vocal de la Directiva Nacional. Observador de la 3ª Escuadrilla de Katiuskas)

EFEMÉRIDES DE LA AVIACIÓN MUNDIAL

C. EL AN-124 «RUSLAN»[3]

Por Andres Fierro Menu e Isacc Montoya Salamo

El famoso Oleg Antónov, fallecido en 1984, alcanzó a ver el vuelo de su último diseño de avión de transporte de gran carga, el AN-124 «Ruslán», que se produjo el 26 de diciembre de 1982. El primer vuelo de este gigante del aire se hizo esperar por el retardo de la industria soviética en facilitar al constructor del avión los reactores de doble flujo y gran potencia que se precisaban para la aeronave. Estos nuevos reactores fueron diseñados por el equipo de Lótariev, quien, posiblemente, tuvo que vencer más dificultades que la oficina de diseño de Antónov. Fue esta misma oficina la que, anteriormente, había diseñado el AN-22, cuyo primer prototipo voló el 27.02.1965, y que fue entonces el mayor avión de transporte del mundo. Se trataba de un cuatrimotor turbohélice de ala alta y cuyas características eran:

DIMENSIONES:
Envergadura: 64,40 metros.
Longitud :57,90 metros.
Altura: 12,53 metros.
Superficie de sustentación del ala: 345 m^2.

MOTORES:
Cuatro NK-12MA.

PESOS:
Vacío: 114 toneladas.
Despegue: 250 toneladas.

DATOS TÉCNICOS:
Velocidad máxima: 740 km/h.
Velocidad de crucero: 540/640 km/h.
Recorrido en el despegue: 1.300 m.
Alcance con el máximo de carga últil: 5.000 km.
Alcance con carga máxima de combustible y 45 toneladas de carga útil: 10.950 km. Además de la carga, este avión podía llevar 22 pasajeros.

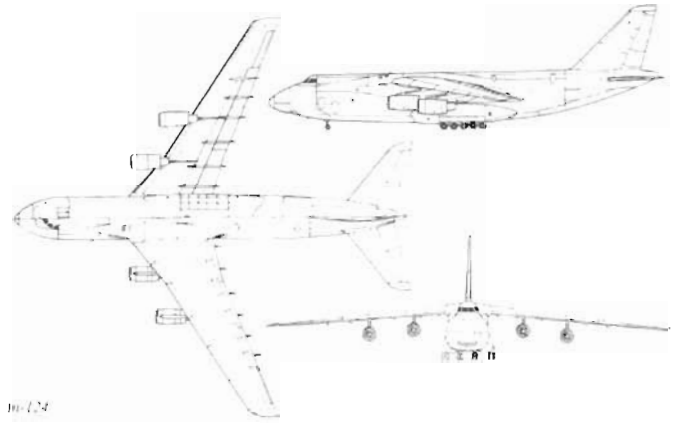
Después de haber diseñado el AN-22, no es de extrañar que al equipo de Antonov se le encargara el diseño del AN-124, que pudo contemplarse en vivo en el Salón de Le Bourget en 1985. Como se trataba de la época de la llamada «guerra fría», pesde el momento en que la URSS anunció que iba a participar, ya antes de la edición de de 1983, con un gran avión de transporte, se procuró restar importancia a lo que viniera, dando a entender que sería una copia del «Galaxy». Sin embargo, debido a complicaciones de la «guerra tría», en lugar de presentarlo en 1983, la URSS lo presentó en 1985 en Le Bourget y, para entonces, ya se sabía que de copia «nada».

Para explicar lo que suponía, como avión, el AN-124, nos vamos a basar en las minuciosas y bien fundadas explicaciones dadas por Fermín Gallego en el excelente y bien documentado trabajo, titulado «El AN-124 «Ruslán» paso a paso», publicado en el N°3/1988, de la Revista «A VION REVUE».

El autor explica el porqué de la cola en T del «GALAXY» americano. Era simplemente un problema de estabilidad aerodinámica longitudinal, del que carecía el AN-124, por disponer éste de mandos eléctricos (Fly by Wire).

Vista trasera de dos motores Lotarev D-18T de 4100 kgs. de peso unitario y 23430 kgs de empuje nominal.
Fuente : Gallego & Avión Revue

3 El héroe por antonomasia de la mitología rusa desde que el gran poeta Serguéi Púshkin escribiera su celebérrimo poema «Ruslán y Ludmila», al que el compositor Glinka convirtió en afamada ópera.



Tres vistas básico del Antonov 124 ,obsérvese el diedro negativo formado por las alas del leviatán ruso.
Fuente: The Osprey Encyclopedia of russian aircraft 1875-1995 by Bill Gunston

Por otra parte, el AN-124 tenía un tamaño y unas capacidades muy superiores a las del «GALAXI».
El «RUSLAN», explica Gallego, es un avión de líneas equilibradas y armoniosas, a pesar de su tamaño. El larguero principal del ala atraviesa el fuselaje por su parte superior, el cual, a su vez, es traspasado por el conducto que permite embarcar hasta 88 pasajeros en el compartimento superior, situado a continuación del cockpit. En la parte inferior del fuselaje (la más amplia) se aloja la bodega de carga, de grandes dimensiones. El suelo de ésta es de una aleación de titanio.
Todos los depósitos de combustible se alojan en las alas, y en éstas van montados los alerones a todo lo largo, así como los flaps Fowler de ranura, que pueden trabajar a 30° en despegue y a 40° en aterrizaje. Las alas y la. cola alojan también el sistema de deshielo, formado por electreoimanes y por entradas de aire caliente tomado de las toberas de los reactores.
La bodega de carga va dotada de cuatro grúas-pórtico, dos de cuatro toneladas de carga y otras dos de diez, cada una.
El tren de aterrizaje lo forman dos diábolos delanteros, con cinco pares de ruedas a cada lado, que se alojan en sendos carenados en el fuselaje. Estos carenados alojan, en su parte trasera, unidades APU, lo que ayuda a operar, en condiciones inhóspitas, sin apoyos terrestres. El tren delantero y los primeros pares laterales son orientables. El conjunto de aterrizaje permite al avión «arrodillarse» hacia proa o popa, hasta una inclinación de 3,5 a 4 grados, lo que junto con las rampas de que va provisto, adelante y atrás, hace que el trabajo de carga y descarga sea muy rápido y eficiente. A ello contribuye la gran carrera trasera de las grúas-pórtico, capaces, sin ayuda alguna, de depositar en el suelo - detrás y fuera del avión - cargas de gran tamaño y de tomarlas, si se da el caso. Además, hay que señalar la existencia de una gran rampa proel, plegada en tijera durante el vuelo, cuya longitud hace posible una inclinación mínima para la entrada de vehículos, factor de gran importancia cuando se opera sobre hielo.
Este tipo de tren permite operar en terrenos llanos, sin más precaución que el peso por centímetro cuadrado resultante de la carga.. Cuando se levanta la visera de proa, bajan al suelo sendos gatos que liberan los dos pares de ruedas delanteras, descargando el peso sobre estos auxiliares durante las operaciones de carga y descarga. Las aperturas de las viseras se hacen, la delantera en siete minutos, incluído lo que tarda en desplegarse la rampa, y la trasera en tres minutos. Los mecanismos hidráulicos que se precisen los activan los dos APU ya citados, lo que dota al avión de una casi total independencia de auxilio exterior en zonas rústicas, como pueden darse en los campos petrolíferos de Siberia. La tripulación está formada por seis miembros: piloto y copiloto, detrás de los cuales se sientan, respectivamente, el navegante y el operador de radio y,

Un helicóptero Mil Mi -17 de Kazán Helicopters,es introducido en la bodega de carga de un Ruslán en posición de»arrodillado»para poder admitir la carga ,baste decir que el Mi-17 es un helicóptero pesado de transporte de 8000 Kilos de peso.
Fuente: Colin Ballantine, Airlife 1993

Uno de los primeros ejemplares vistos en occidente,y que causaron verdadera admiración en los más prestigiosos Salones Aeronáuticos de Europa.
Fuente: Foto Gallego & Avión Revue

Un Ruslán despegando,con su carga de pago, en algún lugar de Rusia. Fuente: The Osprey Encyclopedia of Russian aircraft 1875-1995 by Bill Gunston.

detrás de éstos, los dos mecánicos de vuelo.
Se sube al cockpit, desde la bodega, por una escalerilla interna, operada hidráulicamente. La presurización de la bodega de carga es inferior a la de la zona habitada del piso alto (0,0425kglcm2, contra los 0,55 de la parte superior habitada).
Dejando a un lado críticas y comparaciones, con el AN-124 la URSS dispone de un útil imprescindible para sus traslados de grandes cargas industriales a zonas inaccesibles de la tundra siberiana. Transporte que no tiene sustituto posible, ya que no hay modo de hacerlo por medio de vehículos terrestres. Ello explica sobradamente las exigencias de despegue desde terrenos no pavimentados y la independencia de aeropuertos, que no existen allí. La tendencia, pues, a construir enormes aparatos está sobradamente justificada y así continuará.
La otra cara de la moneda la constituye el empleo militar, que con tanto pudor se pretende minimizar. En cuanto a su radio de acción, mediante vuelos sin repostar, del orden de 16.000 km, naturalmente vacío, no hace sino resaltar el empleo militar.

A. Fierro

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL AN-124 «RUSLÁN»

	Según Fermín Gallego	Según Bill Gunston
DIMENSIONES:		
Longitud	70 ,00 m	69,10 m
Envergadura	73,30 m	73,30 m
Altura	22,57 m	20,78 m
Superficie alar	690,00 m²	628,00 m²
PESOS:		
Peso máximo al despegue	408,00 T	405,00 T
Peso máximo de carga	150,00 T	150,00 T
Peso en vacío	175,00 T	175,00 T
PLANTA MOTRIZ:		
Turbosoplante D-18T (de 23.400 kg de empuje)	4	4
Peso unitario	4.300 kg	4.300 Kg
Relación de derivación	5,7/1	5,7/1
Relación de compresión	27,5/1	27,5/1
INSTALACIÓN DE CABINA:		
Configuración única, pasajeros	88	88
Dimensiones de bodega (altura)	36x6,4 m	36x6,4 m
Dimensiones de bodega (anchura)	36x6,4 m	36x6,4 m
PRESTACIONES:		
Velocidad máxima de crucero	865 km/h	865 km/h
Velocidad económica de crucero	800 km/h	800 km/h
Velocidad de aproximación	240/260 km/h	240/260 km/h
Alcance con carga máxima	4.500 km	4.500 km
Alcance con carga máxima de combustible	—	16.500 km

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.

Juan Manrubia Cruz	(Cartagena)	05-09-03
Antonio Torroella Valldeperas	(Argentina)	10-03
José Noguero Peña	(Barcelona)	31-10-03
Bárbara Herrero (Vda. de C. Gracia)	(Madrid)	17-10-03

RECUERDOS

Cuando nuestros recuerdos más remotos permanecen, pero no somos ya otra cosa que memoria, donde candela hubo, rescoldo quedó. Nuestras jóvenes ilusiones se quedaron ahora hace 64 años cuando en las Fuerzas Aéreas de la República del sector Centro, con fecha del Marzo de 1939, nos ordenó el Coronel Camacho, hacer entrega de nuestros aviones a las Fuerzas Nacionales en el Aeropuerto de Barajas (Madrid). La Guerra Civil terminó el día 1 de Abril de 1939.
De Barajas pasamos los aviadores republicanos a la prisión de Porlier (provincial en la época), como desafectos al régimen del vencedor. Nuestra condición de prisioneros y de desafectos al Régimen, valieron según el ministro Artajo, sus palabras: "España no hace concesiones políticas". Y así después de las condenas y los 40 años de aislamiento, añadidos de muchas privaciones, llegó la Democracia al país tras la muerte del Dictador.
Fuera ya de la práctica del vuelo pero con nuestra condición de "retirados" hemos visto avanzar la tecnología del vuelo, de aviones y armamentos. Se habla ahora de balística guiada y bombas inteligentes. No quita toda esta nueva tecnología de impactar edificios civiles, mercados y víctimas civiles, también hospitales y que no hay guerras cortas.
El avión de hoy americano C-17 capaz de aterrizar en 900 metros y llevar 120 paracaidistas. En el B-52 van 5 miembros tripulantes, cargan 31.500 kg., a una velocidad de 917 km. h. y con autonomía de 16.013 km. Los navegantes de estos aviones, toman sustancias para resistir el cansancio a bordo.
La aviación de mi tiempo, fue acorde con el tecnicismo suyo. La destreza y entrega de la "Gloriosa", fue digna de su tiempo. Su escasez de material para combatir contra una fuerza superior en material, siempre plantó cara en el aire contra las fuerzas legionarias alemanas, italianas y nacionalistas de Franco, sin desmerecer en valor y entrega.
Dicen que hay una zona oscura en el comportamiento humano, pero no es inagotable y satura. Afortunadamente la guerra no es infinita, nuestra capacidad nos dio resistencia. También en Aviación aprendí mucho de amistad en nuestros mundos, donde todo es profundamente inestable.

Luis Negra Escuder
(Palafrugell, 2003)

Se incorporan a ADAR

TERESA ROIG MARGALEF,
hija del compañero ya fallecido José Roig Llorens

Operación Valle de Arán
(por Saturnino López Domínguez)

Yo estaba en el Castillo St. Raymond (Montrejeau), E.M. central de los Guerrilleros Españoles, como Jefe de la Sección de Transmisiones, comunicábamos con Prades P.O., Jurançon P.A., y otras estaciones de las que ignoro su situación.
Con el "Paisano", "Aguado" y "Gustavo", nos instalamos en una villa de Luchón, puesta a nuestra disposición por el C.L., de Lucho (M. Rougé), en un tabique habíamos instalado un mapa de E.M. y por mensajes de radio o motociclistas, seguíamos las operaciones y dábamos órdenes en consecuencia.
En St. Gaudens en barracas de madera al lado de la estación, había una unidad de Guerrilleros al mando del Comandante ROYO AQUILINO, que desplazamos a Suaveterre y después a Cier-Gaud donde se concentraban otras unidades y se formó la 2ª Brigada de Guerrilleros.
En Marignac, tuvo lugar la reunión de todos los Comandantes de todas las unidades para preparar el asalto del Valle de Arán.
Estas unidades de Marignac, debían controlar el Túnel de Viella y hacer prisioneros, al general Moscardó, pero fracasó la detención.
La 2ª Brigada, debía establecer una cabeza de puente tomando Las Bordas, lo que se consiguió y llegó a las puertas de Viella, salió del Hospicio de Francia y antes de dar el asalto a Las Bordas el responsable político,

Luis ALBERDI, dio las siguientes consignas: respetando a los prisioneros y heridos de la población civil y edificios no militares.
La misión era establecer una cabeza de puente en Viella, con el fin de formar un gobierno provisional de Unión Nacional.
Una vez tomados los objetivos previstos, llegaron los refuerzos de unidades y material y establecieron el puesto de mando en Bosost, el Jefe de todas las Fuerzas era el General CESAR.
Después de varios días de presencia en Bosost, llegó una Comisión Anglo-Americana, acompañada por españoles ajenos a las unidades que participaron en las operaciones, hay que recordar que las Unidades de Guerrilleros Españoles estaban formadas por el conjunto de todas las unidades que participaron en la lucha contra los Alemanes en Francia, y muchas veces nos habían prometido "estos aliados" su ayuda para establecer un régimen democrático en España una vez liberada Europa de HITLER.
La mencionada Comisión, pidió de una forma categórica el repliegue de todas las Unidades del Valle de Arán antes de 48 horas y a más de 30 km de la frontera y si no lo hacíamos nos bombardearían con aviones.
La 2ª Brigada se retiró a Baussens mandada por JUAN RAMÓN y por el Comandante Vicente ROJO BIOSCA (sobrino del General ROJO) que es quien en 1942, cuando estuve detenido, me llevaba comida a la cárcel de Toulouse.

(S. López Domínguez)

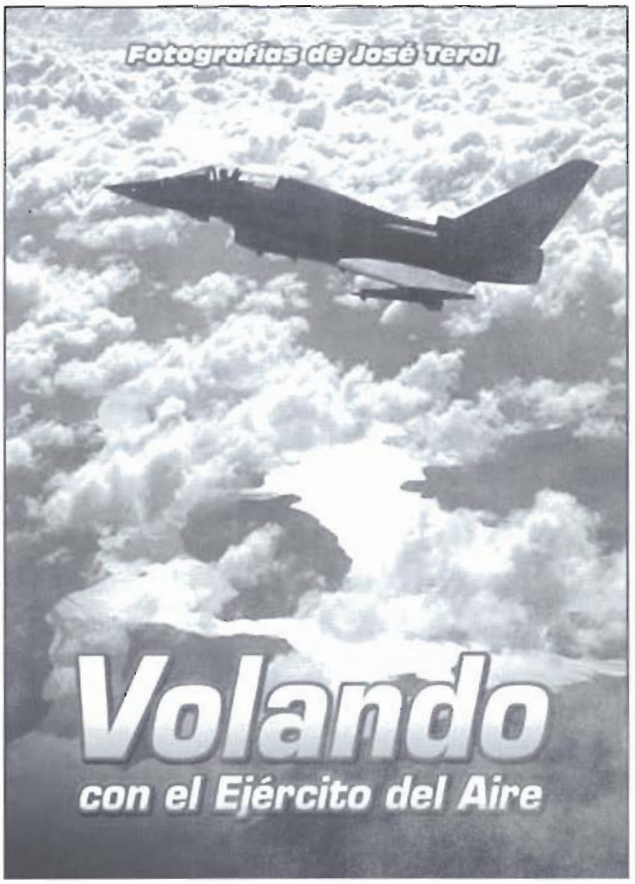
RECORDAMOS A TODOS LOS SOCIOS QUE PERTENECEN A LA DELEGACION CENTRO QUE PUEDEN ABONAR SU CUOTA DE SOCIO A TRAVÉS DE LA CUENTA BANCARIA DEL SANTANDER CENTRAL HISPANO: 0049 2668 67 1910057680

* * *

TAMBIEN LES RECORADAMOS QUE TODA LA CORRESPONDENCIA TIENEN QUE ENVIARLA A: ADAR APDO. DE CORREOS, 10177 28080 MADRID

* * *

HORARIO DE OFICINA: DE LUNES A JUEVES: DE 16,00 A 20,00 HORAS VIERNES: DE 10,00 A 13,00 HORAS



BIBLIOTECA: Obras Adquiridas

Título: Volando con el Ejército del Aire -
Autor: José Terol

Indudablemente, José Terol, aparte de que es un excelente fotógrafo, es un gran amante de la Aviación.
Esta colección de imágenes captadas con la cámara fotográfica, que sólo habla de aviones y básicamente estudia la Aviación Militar, brindando la posibilidad de conocer de cerca este maravilloso mundo de la aviación con una visión única en retener instantáneas logradas en aparatos volando en el grupo o especialidades de:

CAZA Y BOMBATE - TRANSPORTE
HELICÓPTEROS - OTROS AVIONES

Es una sugestiva colección de fotografías logradas por un entusiasta de la cámara, que siente y vive el reportaje aviatorio en situaciones mas bien difíciles, aprovechando aquel momento oportuno, aquel instante preciso con un tiempo de milésimas de segundo.
Como antiguos aviadores, sólo nos resta felicitar a José Terol y recomendar esta obra que merece el aplauso de nuestro colectivo en general.

ADAR- BARCELONA.
S. FIESTAS MARTÍ

Damiselas con vestidos típicos ante el Monumento de A.D.A.R. en Gandesa, en un acto dedicado a todas las víctimas de la Guerra Civil y en homenaje a la Paz.