ICARO

BOLETÍN INFORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

NUEVA EPOCA Nº 84 VIII/2005 OCTUBRE Publicación trimestral

SUMARIO

Pág.

- EDITORIAL 2
- RECUERDOS DE UN NIÑO EN UNA «GUERRA INCIVIL» (Por A. Jiménez) 3
- LA FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS EXHIBE SU «MOSCA» I-16
- SE FUERON
- FUNDACIÓN AÉREA DE LA COMUNIDAD VALENCIANA. Ciclo de Conferencias 7
- UNA EXPERIENCIA INOLVIDABLE (Por G. Gutiérrez «Guti»)
- PUBLICACIONES. El Aeródromo de Navia 8
- CON CONDÓN MI PRIMERA VEZ Y CON MIEDO. Por A. Bañón Rubio 11
- AVIDORES DE LA REPÚBLICA Por Luis Negra Escuder 12
- ACTOS DE HOMENAJE A LA AVIACIÓN DE LA REPÚBLICA (S. Fiestas) 13
- SE INCORPORAN 14
- RECUERDOS DE UN OBSERVADOR Por Manuel Gallardo
  APORTACIONES VOLUNTARIAS 15
- FUNDACIÓN AENA (contraportada)
  Publicación del libro «Los Deportes Aéreos

Dirección: Carlos Lázaro
Consejo de redacción: Directiva Nac. y Carlos Lázaro
Corrección: Angel Giménez y Gregorio Gutiérrez
Diseño original Javier Marquerie.
Depósito Legal: M-5201-1995
Tirada: 600 ejemplares.
Portada y contraportada: Carteles de la Aviación Republicana

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 80. Octubre 2004.
Sede social: San Bernardo, 119, 3º Int. 28015 Madrid
Tel./Fax: 91 593 91 68.

Editorial

Nos acercamos a la celebración del 70° Aniversario del estallido de nuestra cruenta guerra civil y tenemos noticias de que se están preparando actos y publicaciones que aportarán nuevos enfoques sobre el conflicto civil que asoló España hace tiempo.

En lo que a la aeronáutica se refiere y, en concreto, sobre las Fuerzas Aéreas de la República, hemos constatado un creciente interés por conocer la historia de sus miembros, no sólo por parte de los hijos y nietos de nuestros asociados –a buen seguro, producto del entrañable homenaje del pasado mes de abril-, quienes se están asociando a ADAR de manera notable, sino también por nuevas generaciones de aficionados de la aviación que quieren conocer, de una manera más directa, qué es lo que ocurrió en aquellos tres años de guerra aérea.

Por todo ello, ADAR está prestando su colaboración con aquellas instituciones que requieren la presencia de sus miembros en seminarios y conferencias que pretenden difundir la actuación de la «La Gloriosa». Desde estas páginas mantendremos informados a todos nuestros socios de aquellas actividades vinculadas a la odisea de aquellos jóvenes aviadores de la República.

La Directiva Nacional

COMUNICADO INFORMATIVO

Os recordamos a todos los asociados que,
TODA LA CORRESPONDENCIA NOS LA TENEIS QUE ENVIAR A:

ADAR
Apartado de Correos, 10.177
28080 MADRID (España)

* * *

El horario de oficina es:
Lunes y Jueves de 16 a 19'45 horas
Martes, Miércoles y Viernes de 9'30 a 13 horas

Recuerdos de un niño en una «GUERRA INCIVIL» (II)

A pesar de la dureza y tragedia que la guerra aparejaba, o tal vez por eso mismo, el personal del aeródromo trataba de aprovechar la menor coyuntura para buscar el contrapunto al drama en que se vivía. Así, un día, se inventaron la parodia de un solemne acto militar representando la imposición al Jefe de la Escuadrilla de una cruz al valor. Consistía la condecoración en una exagerada Cruz de Malta, recortada de una lata de conserva, que uno de los pilotos colocaba a su jefe delante de la formación del resto de la escuadrilla, con vestimenta informal, gorros de papel, escopetas y sables de juguete... Alguno de los participantes tocaba aires marciales con una trompetilla infantil para amenizar el acto, mientras otro hacía lo propio con un tambor. Una salva de aplausos de los asistentes del pueblo remataba el acto, mientras los participantes desfilaban alegremente. El Comandante Reyes era el que más disfrutaba de esta carnavalada.

En otra ocasión, Robles, uno de los pilotos, consideró que no todo en la vida iba a ser guerrear y que había llegado la hora de casarse. El Comandante Reyes se asignó el papel de oficiante de la ceremonia, que se realizó en el mismo aeródromo. La celebración posterior al acto consistió en un banquete al aire libre. Una larga mesa, compuesta de varias unidas, servía de soporte al ágape que, por expreso deseo de los contrayentes, se regó exclusivamente con champán (o, tal vez, con cava; yo, entonces, no entendía mucho de ello). A los chavales que asistimos al evento nos acomodaron en un extremo de la mesa y aquella desconocida, dulce y espumante bebida me supo tan rica que supuso el primer incidente etílico de mi vida. Al terminar la comida, los invitados se pusieron a bailar, pero como las burbujas en mi estómago empezaban solapadamente a imponer su nefasta ley, no era precisamente el dar vueltas lo que más me apetecía, así que convencí a mi hermano y a un amiguete de lo divertido que lo pasaríamos marchándonos a casa. Así lo hicimos y, al llegar al hogar, cobardemente les abandoné para emboscarme en la cama. Cuando regresaron mis padres, Felisa les contó lo que le habíamos dicho a ella: que en la fiesta no me encontraba bien y nos escabullimos para no estropearles la diversión. Al pasar al dormitorio a verme, de inmediato comprendieron que «lo que hace el vino no lo hacen las bellotas», y me dejaron dormir la mona tranquilo para, al día siguiente, convencerme de que no fue buena la idea de trocar el agua que habían puesto a la gente menuda, por bebida de personas mayores y responsables. Desde aquella fecha, dejó de gustarme el champán, prefiero la sidra.

Previamente a la boda de Robles, hubo otro acontecimiento, también celebrado en el aeródromo, que fue la inscripción en el mundo de los vivos de una niña, hija de Eladio Pericás, –observador de la Aeronáutica Naval, que siempre acompañaba a Xuclá en el *Fokker*– y que apadrinó Reyes.

Pericas, su esposa e hija, y mi madre entre dos cuñadas del Comandante Reyes

El nacimiento de esta niña fue bastante original por lo poco corriente. Ocurrió de forma inopinada mientras su padre se encontraba en una misión de guerra. La comadrona del pueblo no estaba localizable y la persona que la incipiente madre tenía más a mano era su cuñado, el hermano de Eladio, y a él recurrió. Éste, que de mecánica entendía mucho, pero de obstetricia bastante poco, ante tal emergencia no tuvo más remedio que remangarse, hacer de tripas corazón, e improvisar la asistencia al parto. Afortunadamente, la cosa salió bien y el comadrón a la fuerza se hizo famoso en el pueblo.

Los incontrolados que hacían su particular guerra en la retaguardia por aquella zona, bien por

denuncias de gente interesada, bien por envidias o bien por cualquiera sabe qué, se fijaron en alguien de Sariñena contra quien demostrar su enorme valor guerrero, y ese alguien era el yerno de nuestra patrona, Ignacio Ballarín. Un día le detuvieron y se lo llevaron para deliberar qué hacían con él. La noticia llegó rápidamente a Albalatillo y, de inmediato, sin pérdida de tiempo, el Capitán Giménez, con un pelotón de soldados armados, llegaron a Sariñena a tiempo de liberarle de sus captores. Cuando en el año 1939 Ballarín tuvo conocimiento de que Giménez iba a ser juzgado (el 5 de septiembre, por «auxilio a la rebelión») le faltó el tiempo para enviar al Juez que intervenía en la causa, Pepito Gomá (así era conocido en su mundillo), un informe sobre su tremenda experiencia en la guerra que también ayudó a suavizar el expediente de su liberador.

Mi hermano Adolfo, un año mayor que yo, siempre fue un bromista empedernido y en una ocasión en que habíamos discutido acerca de las características de una bomba de 12 kgs., de las que corrientemente utilizaban los *Bréguets* -discusión que provocó él- me desafió delante de sus amiguetes de la Armería a que desmontara una de ellas. Acepté el envite, seguro de mis conocimientos en el tema, y con mucha precaución empecé por desenroscar la ojiva, donde se encuentra ubicada la espoleta, en la confianza de que, manteniéndose en su sitio la pequeña hélice, no habría ningún peligro, ya que dicha hélice es la que hace que se desprendan los segmentos, durante la caída de la bomba, dejando liberado el percutor que impactará en el cebador, provocando la explosión. Y cuando mayor era el silencio emocionado de los espectadores y más concentrado me encontraba yo en mi delicada y peligrosa manipulación, alguien, subrepticiamente, colocó una banqueta de madera a mi espalda y con un pesado mazo de madera le pegó un golpe tan fuerte que creí que, con hélice y todo, la bomba (que estaba descargada) me había dejado en ridículo explotándome traidoramente en las manos, con lo que la rechifla de todos (menos yo, claro) fue de primera división.

Finalizaba el año 1936, cuando el Capitán Giménez fue comisionado por Fuerzas Aéreas para, junto al Comandante Manuel Cascón y los también Capitanes, Aurelio Villimar, José González Montero y Gumersindo Areán -tal vez para darles un descanso del agotador ajetreo que habían sufrido hasta entonces- dirigir a la URSS al primer contingente de casi 200 alumnos, que serían

Alumnos a la URSS, rodeando al Capitán Jiménez (con gorra)

instruidos en tiempo record como personal volante destinado a los nuevos aviones soviéticos con los que se iba a potenciar el arma aérea de la República.

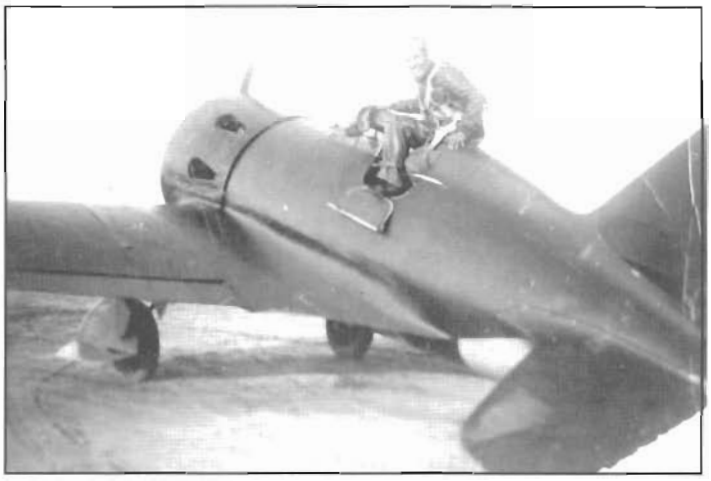
La salida de España ocurrió el 7 de enero de 1937 y, como mi madre, mi hermano y yo, aunque con muy buenos amigos allí, no pintábamos ya nada en Albalatillo, con bastante sentimiento, abandonamos el pueblito y su Aeródromo, echando una última mirada a la bandera de Alas Rojas, cuyo facsímil se conserva hoy en el Museo del Aire de Cuatro Vientos.

Aprovechando que un coche de la escuadrilla partía hacia Valencia para no sé qué asunto oficial, se ofrecieron a llevarnos pues sólo iban un oficial y el conductor, y de buen grado aceptamos. El viaje resultó algo problemático pues la deficiencia de señalizaciones en aquel entonces, unida al desconocimiento de la ruta por el bisoño conductor, nos hizo equivocar el camino y estar a punto de recalar en Zaragoza. Un oportuno control militar de carretera, muy amablemente, nos aconsejó no continuar por esa dirección si no teníamos un excesivo interés en saludar al General Cabanellas. Más tarde, cuando hicimos una parada técnica para comer, el oficial al que acompañábamos tuvo que enfrentarse seriamente a un grupo de milicianos que intentaban requisar el coche en que viajábamos y que tan a punto Papá Noel (era la época) había puesto a su alcance, a pesar de llevar pintado en sus costados, «Alas Rojas», y portar a la vista un salvoconducto atestiguando que estaba al servicio del Arma Aérea de la República.

Como en nuestro primer viaje, volvimos a reunirnos con la familia en Benimámet a la espera

del retorno del jefe de su viaje a Kirovavad. Para hacer tiempo, mi madre, que había sido maestra nacional cuando estaba soltera, consideró que el hecho de que hubiera una guerra no nos excusaba de seguir estudiando, así que nos inscribió en el colegio del pueblo y, complementariamente, nos ponía deberes particulares en casa. El maestro que teníamos, por cierto, excelente pedagogo, alternaba la práctica de la enseñanza con la agricultura huertana y la composición poética, y aún recuerdo la letra de un sentido Himno a la Escuela, que compuso aplicándole la música del Himno a Valencia del maestro Serrano. Cuando cumplimentábamos nuestras obligaciones de niños ejemplares y nos liberábamos del educado corsé que la familia nos imponía, junto con otros compañeretes del pueblo nos dedicábamos a lo que normalmente solían hacer los críos de nuestra edad: apedrearnos contra chicos de otra barriada, jugar al frontón, fabricar tirachinas con horquillas de olivo, para cazar gorriones, bañarnos en el río Turia o en la acequia Moncada, etc. Un determinado día a la semana, nos desplazábamos al cine del cercano pueblo de Burjasot (en Benimámet no había cine) donde, ya que era su tiempo, proyectaban películas soviéticas muy celebradas en aquella época, como: «*Tchapaiev, el guerrillero rojo*», «*Los Marinos de Cronstandt*», «*La Patria te llama*», «*Golpe por golpe*», «*El circo*», etc., etc. Aquello transcurría como si estuviéramos de vacaciones en tiempo de paz, aunque, para que no olvidáramos que la guerra seguía vivita y coleando, alguna que otra noche, la marina facciosa se encargaba de apearnos de nuestra particular nube cañoneando el puerto de Valencia y, de paso, a las baterías de costa que respondían al fuego del Canarias o Baleares. Aunque nada de esto tenía que ver con Benimámet, el estampido de los cañones y las explosiones de los proyectiles, que parecían venir de la parte trasera de casa, nos encogía de intranquilidad el ánimo.

Llegó el mes de junio de 1937, y con él retornó a España la primera expedición de aviadores de la URSS. Los alumnos ya instruidos marcharon a escuelas de reentrenamiento y al frente, mientras que los profesores que les habían acompañado se incorporaron al destino que Fuerzas Aéreas les tenía reservado. El del Capitán Giménez fue el mando de la 50ª Escuadrilla de *Natachas* –en el que relevó a su viejo amigo, Antonio Salueña–, cuyo emplazamiento se encontraba situado en el pueblo valenciano de Villar de la Libertad (anteriormente, Villar del Arzobispo), a unos 40 kms. de la capital, distancia que nos permitió visitar *in situ* al Jefe de la Escuadrilla hasta que, por veleidades de la guerra, tuvo que trasladarse a otros aeródromos de campaña menos accesibles, desde donde realizar operaciones sobre Sevilla la Nueva, Navalagamella, Brunete, Majadahonda, etc. y, trasladado a Lérida, se le encomendó con su escuadrilla el servicio de costas con protección de barcos desde el Cabo Cervère al Puerto de Los Alfaques.



El Comandante Jiménez, en un «Mosca» en el Carmolí

En noviembre de 1937, el Alto Mando consideró oportuno aprovechar la experiencia en aviones de caza soviéticos, que había manejado el Capitán Giménez en su viaje a la URSS, y el conocimiento que tenía de los alumnos, para estimarlo como un buen fichaje para dirigir una escuela en la que los nuevos pilotos que acababan de obtener el título, recibiesen la experiencia necesaria para el combate antes de ser destinados a las escuadrillas que actuaban en los diversos frentes de guerra. Como consecuencia de ello, recibió la orden de incorporarse a la Jefatura de la Escuela de Alta Velocidad del Carmolí, en las cercanías del pueblo, Los Urrutias, al pie del monte que da nombre al aeródromo y a unos 5 kms. de Los Alcázares.

La familia del Capitán Giménez, ya entrenada en la estrategia de seguir al Jefe cuando su destino era más o menos fijo y no tan errático como normalmente era, preparó por enésima vez las maletas y se plantó en la perla del Mar Menor, en una vivienda alquilada, próxima al Aeródromo y Base de Hidros, «*Burguete*».

El campo de reentrenamiento del Carmolí estaba ubicado en lo que fue una extensa granja agrícola, administrada desde un cortijo situado a un extremo de la misma llamado Torre del Negro, que era utilizado a la sazón como residencia del

personal militar que no tenía vivienda en Los Alcázares, como eran los alumnos. Al otro extremo del campo había un edificio de dos plantas y reciente construcción que era utilizado como torre de control, oficina, botiquín y taller mecánico y, próximo al mismo, un cajón de madera, que había servido como embalaje de un avión, era utilizado para almacén de repuestos y herramientas. Los aviones que equipaban la escuela, según recuerdo, eran varios monoplazas, *I-16, Moscas*; otros, biplazas de doble mando, para las clases con profesor, algún *Koolhoven*, destinado a clases de vuelo nocturno, un *Northrop* de bombardeo ligero y una avioneta monoplano, *G.P.1* (González Gil) que utilizaba el Jefe en sus desplazamientos a otros aeródromos. El personal de vuelo encargado de suministrar «veteranía» a los alumnos, eran los profesores fijos, Ramón Castañeda, Mariano Palacios y Francisco Alarcón y, esporádicamente, pasaron por allí, Justo García, Gerardo Gil, José Alarcón, Walter Katz y alguno más que no recuerdo.

Cuando el Capitán Giménez se hizo cargo del aeródromo, siguiendo su costumbre, comenzó organizándolo para que funcionara como un reloj suizo, de manera que cada uno de los alrededor de cincuenta componentes de la plantilla, desde los profesores de vuelo hasta el soldado más recientemente incorporado, supiera exactamente cuál era la misión que estaba obligado a desempeñar con el máximo aprovechamiento. Convirtió aquello en una pequeña república a la que todos estaban orgullosos de pertenecer.

Enfrente de la casa en que vivíamos, se encontraba el cine *Carthago*, y una noche fuimos los cuatro de la familia. La película ya había empezado (era sesión continua), nos sentamos a oscuras, y yo, que estaba a un extremo del grupo, observé un pequeño bulto en la butaca de mi lado; tanteé con la mano y cogí una abultada cartera de bolsillo. Al llegar el descanso, la abrí y, sorprendido, comprobé que estaba llena de billetes y la documentación de un sargento piloto. Se la pasé a mi padre, que pudo comprobar pertenecía a un integrante del grupo que, por aquel entonces, se entrenaba en el Carmolí. Al día siguiente, al ver el Jefe en el campo al despistado propietario de la pequeña fortuna, le preguntó si había echado de menos alguna cosa desde el día anterior, respondiendo el pilotejo que sí, la cartera con la paga de dos meses que iba a enviar a sus padres, y no sabía dónde la había extraviado. Cuando su jefe se la reintegró, se deshacía en muestras de agradecimiento. Una mañana, mientras mi madre preparaba la comida para su tropa, alguien llamó a la puerta, salió a ver quién era y apareció un joven uniformado, con dos pollos vivos en sus manos, con los que corresponder al favor tan grande que le habíamos hecho. La señora Giménez le explicó que no era su costumbre aceptar obsequios en ausencia de su esposo, pero el joven, que parece que no entendió el mensaje, lanzó los sorprendidos volátiles al interior de la casa, marchándose corriendo a continuación. Cuando mi padre llegó a casa y vio el regalito de un alma agradecida, cogió a los animalitos y los trasladó a la pequeña granja montada en la Torre del Negro, donde su antiguo dueño podía verlos a diario y saludarlos afectuosamente.

Siguiendo la norma establecida a lo largo de las diversas etapas de la guerra, por suplicante rogativa de mi hermano y mía a la Jefatura de la familia, se nos permitió aprovechar la camioneta que, diariamente, a temprana hora, salía de Los Alcázares con dirección al Carmolí, llevando personal que vivía en ese pueblo, para prestar servicio en el aeródromo. La misión que nos llevaba allí era la de recibir lecciones en el taller mecánico de la torre de control sobre mecánica de aviones y manejo de herramientas en trabajos de ajuste, forja, chapa, soldadura, etc., impartidas por cualquiera de los mecánicos allí destinados: Nogué, Victoriano Fernández, Sánchez, Giménez, Cheli... Esta dedicación venía avalada por la ausencia de colegio en el pueblo, el seguir viviendo la aviación directamente en su terreno y la excelente disposición nuestra a aprender y practicar en todo lo que rodeaba a los aviones, dada la enorme atracción que éstos ejercían, especialmente en mí. Tanta era la disciplina y dedicación puestas en esta labor que, con motivo del cambio de un motor averiado a un *Mosca*, en un hangar del Aeródromo Burguete, y habiendo, circunstancialmente, escasez de mano de obra no cualificada para ayudar en su labor al mecánico Sánchez, éste solicitó permiso para echar mano de los aprendices adelantados, Adolfo y Ángel Giménez; permiso de inmediato concedido. Bajo la dirección técnica de Sánchez, una bancada, una trócola y la buena disposición y entusiasmo puestos por los ayudantes, la operación se llevó a cabo con gran éxito, aunque también con algún pero. El nuevo motor venía embadurnado en un aceite negro, con una envoltura de hule y metido

en un cajón de madera. El mero hecho de desnudarlo y limpiarlo para dejarlo presentable, implicó que los monos con que se protegían los voluntariosos aprendices mecánicos, adoptaran un aspecto tan asqueroso que no le hizo ni pizca de gracia a la señora Angelita, madre de los pequeños héroes republicanos, ya que carecía de lavadora eléctrica.

El *Mosca* recién reparado, limpio y presentable, fue recogido por un piloto llegado ex profeso para llevarlo a su destino. Despegó del suelo, tomó altura, dio una vuelta sobre el campo y, ante la atónita mirada de los que presenciábamos su marcha, se lanzó en un picado terrorífico, enderezando el avión justo a tiempo para, en un escalofriante vuelo rasante, haciendo saltar polvo y piedras del suelo con la hélice, cruzar todo el campo hasta remontar el vuelo al llegar al monte Carmolí. Una vez cumplida su misión, se recibieron noticias del aeródromo donde rindió viaje este avión de que todo estaba en orden, excepto que las puntas de la hélice estaban dobladas. El temerario piloto se llamaba Manuel Zarauza.

Antonio Giménez
(Continuará...)

LA FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS EXHIBE SU «MOSCA»

Desde el pasado 2 de octubre, la Fundación Infante de Orleáns (FIO) exhibe estáticamente el Polikarpov I-16 «Mosca» que ha adquirido a una colección aeronáutica de Nueva Zelanda. El Mosca ha sido pintado con los colores de la aviación republicana y ha recibido la matrícula CM-249, avión que pilotaba José María Bravo. La FIO está a la espera de la matriculación civil del avión para iniciar en breve su exhibición aérea.

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.

Jaime Carreras Angruns	(Francia)	09 -7- 05
Jesús San Llorente Girón	(Burgos)	20 -7- 05
Eusebio Alonso Esteban	(Madrid)	14- 8 -05
Rafael González Díaz	(Madrid)	12- 8 -05
Saturnino López Domínguez	(Francia)	17- 3 -05
Joaquín Márquez Muñoz	(Madrid)	22- 9 - 05
Martín Bajo Baelo	(Madrid)	4-10-05

FUNDACIÓN AÉREA de la COMUNIDAD VALENCIANA

Ciclo de Conferencias 2005

• 29 de Octubre, a las 11,00 horas

La formación aeronáutica en España

por Francisco Hoyas Frontera

• 26 de Noviembre, a las 11,00 horas

La Aeronáutica en la Bellas Artes

por José Clemente Esquerdo

• 17 de Diciembre, a las 11,00 horas

Construyendo un Mosca I-16

por José Ramón Bollaubí

Las Conferencias se celebrarán en el Salón Rafael Martínez Esteve, del Aeropuerto de Valencia.
Para recabar más información sobre las conferencias visite nuestra Web: www.facv.net
- Entrada Libre -

UNA EXPERIENCIA INOLVIDABLE

Por Gregorio Gutiérrez «Guti»

En el transcurso de la vida de una persona, es obvio que se presentan circunstancias de muy diversa índole. Se viven días alegres, felices, placenteros.... Y también tristes, amargos, dramáticos, hasta trágicos. Todos los momentos vividos quedan en la memoria como «recuerdos». Con el paso del tiempo, la gran mayoría, se van diluyendo y desaparecen. En cambio, otros permanecen para siempre, aunque transcurran muchos, muchos años. ***Son inolvidables.***

Voy a extraer, de mi «Baúl de los recuerdos», uno que marcó un hito en mi vida, ocurrido durante nuestra ignominiosa «guerra fraticida».

Tengo 20 años y me encuentro en la Escuela de Pilotos de Kirovabad (Azerbaiyán). Estoy en la cabina de un avión-escuela U-2, con un instructor a bordo, y voy a recibir mi «bautismo del aire». Me siento desconcertado por la emoción; noto que mi ritmo cardiaco se acelera.

Recuerdo el momento en que Golubienko (así se llamaba el instructor) metía «gases a fondo», y el avión, tras rodar unas decenas de metros por el campo, empezó a elevarse.

Vi por primera vez, cómo iba disminuyendo el tamaño de las cosas en el suelo, a la vez que se iba ampliando el campo de visión. ¡Qué espectáculo más maravilloso se ofrecía a mi vista!. Los verdes campos de cultivo de algodón. El curso del río Kurá y la visión de un largo tren, cuyos raíles discurrían paralelamente a su cauce. Yo iba mas pendiente del «suelo» que del «vuelo». ¡Qué sensación más placentera sentía dentro de mi cuerpo! ***Inolvidable.***

Después de un corto periodo de doble mando, Golubienko me dijo: ¡Al aire! Ya no me necesitas. Puedes hacerlo tu solo.

Entonces pude disfrutar del verdadero placer de volar en libertad. Yo mandaba en el avión, que respondía dócilmente a mi voluntad. Me estaba moviendo en un espacio que, de siempre, había sido privilegio de los pájaros. ¡No estaba soñando! era una realidad y, me dije: ***Nunca olvidaré estos momentos.***

Reitero mi más profundo agradecimiento al Gobierno de la República, que me dio la oportunidad de realizar un «sueño» que parecía imposible. Yo, a cambio, me prometí a mi mismo ser fiel y defender la legalidad constitucional con todas sus consecuencias.

Hoy, después del tiempo transcurrido, me queda la satisfacción de haber cumplido aquel compromiso.

Me emociona, solo el recordarlo. Puedo asegurar que los días de estancia en la Escuela de Kirovabad, junto a mis compañeros de curso, fueron de los más felices de mi vida. ***¡No lo puedo olvidar!***

Hace 10 años, exactamente el 3 de julio de 1995, volví a tener otra experiencia similar, también relacionada con el vuelo, **que es lo que, en realidad, trato de contar**. Valga lo anteriormente expuesto como introducción.

Recibo una llamada telefónica de mi hijo: Papá me voy a Ocaña a efectuar unos vuelos. ¿Te vienes conmigo?. Paso a recogerte. (mi hijo estaba realizando un curso de vuelo sin motor). Sí, si, ven a buscarme.

Durante el viaje fuimos charlando de temas «aviatorios», y le dije que nunca había volado sin motor. Me informó de que, por un precio módico, realizaban vuelos de «iniciación», de unos 25 minutos de duración. En ese momento decidí que estaba dispuesto a darme un «vuelecito» .

Cuadro de instrumentos en la cabina.

Traslado del velero a la pista de despegue

Cuando llegamos al aeródromo de Ocaña (Toledo), tras las gestiones previas, nos dirigimos

a la zona donde estaban los veleros; acababan de sacar de los hangares cuatro o cinco.

Alrededor de uno de ellos, había un grupo de unas diez o doce personas. Se trataba de un instructor que estaba explicando a los alumnos el funcionamiento de los mandos de control y del cuadro de instrumentos.

Instructor ayudando a poner el paracaídas

Prestando la atención correspondiente, nos unimos a la «concurrencia». Yo, en el conjunto del grupo, parecía un «bicho raro». Supongo que alguien pensaría: ¿qué pinta aquí este «abuelo»?, pues los demás eran jóvenes y menos jóvenes. Entre los asistentes había algunos pilotos de lineas comerciales, que venían a disfrutar del vuelo pues, según la opinión de ellos mismos, lo que hacían diariamente no era volar.

Mi hijo, hablando con uno de los instructores, le comentó: Mi padre es piloto. Combatió en las fuerzas aéreas de la República tripulando un Tupolev SB 2 «Katiuska». **En ese momento pasé a ser el centro de atención del grupo.**

Me hacían preguntas, que yo contestaba al momento. Éste mismo instructor contestó a mi hijo: Quiero que tu padre vuele conmigo, y se dirigió a mi con estas palabras: Cuando estemos en el aire se lo dejo suelto. Le agradezco el ofrecimiento y lo acepto, contesté yo.

Fueron muy amables todos conmigo. Me enseñaron y ayudaron a colocarme el paracaídas e introducirme en la cabina. Me coloqué el casco, que también incluía el intercomunicador con «el profesor» y, a continuación, se enganchó el cable de remolcaje con el avión que nos iba a elevar hasta unos quinientos metros de altitud. Todo esto me estaba recordando mi primer vuelo en Kirovabad cuando tenía 20 años. Era también **«Una experiencia inolvidable»**.

Unos minutos después, el avión nos subía hasta los quinientos metros, se soltó el cable del velero y quedamos en libertad. Enseguida me di cuenta de la pericia del instructor en aprovechar las «térmicas» para ir ganando altura.

Yo iba pendiente de los instrumentos de a bordo, sobre todo del anemómetro, variómetro y altímetro.

Cuando subimos a unos setecientos metros, me dijo: ¡qué tal! ¿Cómo va? ¡Bien bien!, contesté.

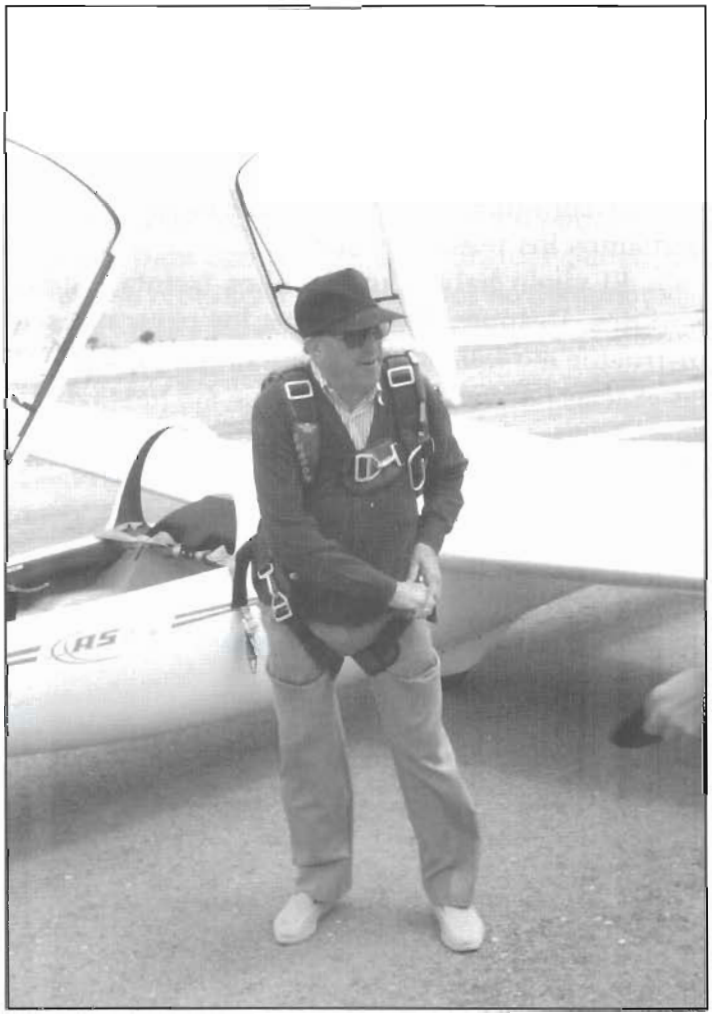
Pues coja los mandos y manténgalo en línea recta.

Tomé un punto de referencia en el horizonte y lo hice lo mejor que pude. Levante un poco el «morro», me corrigió, que va muy bien. Un par de minutos después me dijo: Dé un viraje a la izquierda de 90º.

¡Increíble!. Aún era capaz de dar un viraje perfecto. Lo está haciendo muy bien. Ahora 180º grados a la derecha..... etc., etc., etc.,

Yo mismo no me lo podía creer. Hacía casi 60 años que «perdí las alas» y no lo estaba haciendo mal. De vez en cuando, el instructor me decía: ¡Donde está el campo! Siempre respondía acertadamente; en ningún momento perdí la orientación.

Después de todos estos ejercicios me preguntó ¿quiere que demos un «looping»?. ¡Si!, contesté sin recapacitar. Acto seguido, nos



Guti, terminando de abrocharse el paracaídas

En la cabina.

De esta experiencia, lo que me produjo una grata impresión fue la ausencia del ruido del motor. De las diversas modalidades del vuelo, ésta es la más placentera. *¡Es una gozada!*

Es comprensible que, muchos pilotos de líneas comerciales se «apunten» a esta modalidad deportiva para saber lo que es «volar de verdad».

metíamos en un «picado a la vertical» escalofriante.

Entonces me di cuenta de mi insensatez, pues yo era casi un «octogenario» y ya no estaba para estos «trotes».

Sólo pensaba en los efectos que, en mi organismo, podría producir la fuerza centrífuga que iba a generar el tremendo tirón que se avecinaba, para completar el «rizo».

Efectivamente, la experiencia fue desagradable. No sé explicar la sensación que sentí en mi cuerpo, pero mi cabeza parecía una «olla express».

¡Que tal!. ¿Qué le ha parecido?. ¡Bien, bien! Contesté, pero no le dije que repitiera la experiencia.

A continuación, tras un aterrizaje perfecto, poníamos los pies en el suelo.

El vuelo había durado unos treinta y cinco minutos. Después de quitarnos los paracaídas, el instructor me felicitó dándome la mano. Yo le di las gracias por la oportunidad que me había dado. Se dirigió a mi hijo diciéndola: tu padre ha debido ser un «manitas». A lo que yo repliqué: No, simplemente un «aviador de la República», como el resto de mis compañeros.

«Guti»

El aterrizaje.

Se ha publicado el libro:

EL AERÓDROMO DE NAVIA

Autor: Rafael de Madariaga Fernández
Diseño y maquetación: Cockpitstudio

Crónicas, relatos vividos, rigurosos documentos históricos y sobre todo un incombustible cariño a la aviación configuran esta sincera historia aeronáutica, en la que un aeródromo y sus losas de cemento son testigos de multitud de interesantes experiencias humanas.

Rafael de Madariaga salda con esta obra una deuda de recuerdo con su propio pasado y el de su tierra natal, Navia, una localidad que a pesar del peso inexorable del olvido no fue ajena a la aviación en otras épocas.

Con condón mi primera vez y con miedo

Se dice que las apariencias engañan, como hay imágenes que no lo dicen todo ¿He aquí el dilema de ser o no ser una cosa?
Se trata del preámbulo de este documento de referencia histórica, con respecto al encabezamiento del mismo, aunque parezca el sueño de un imberbe en tránsito a la pubertad, la realidad es otra cosa, veamos.
Todo ocurrió en la primavera del año 1938 en el campo de aviación de Celrá, el día era meteorológicamente idóneo para ello, claro, y buena visibilidad. En el horizonte aparece una patrulla de aviones bimotores a unos 1.000 metros de altura, estos bimotores tenían una silueta semejante en vuelo a la del Katiuska, lo que nos confundió a la mayoría, motivo por el cual no nos protegimos, pues en esos momentos se decía que eran Katiuskas montados en Francia, ¿Mayor error no pudo ser? Era una patrulla de aviones bimotores Heinkel 111 alemanes al servicio del franquismo, comenzaron a placer el bombardeo del campo (pues son había defensa anti-aérea) dando dos pasadas tocando a varios aviones allí estacionados esperando orden de servicio.
La escuadrilla a la cual yo pertenecía era la 3ª de Katiuskas del grupo 24. dicha escuadrilla la mandaba (si mal no recuerdo) un tal Amador Fernández y el grupo, Leocadio Mendiola al que me voy a referir en adelante.
El Katiuska que c así siempre volaba Mendiola era el número 3, dándose la circunstancia que el bombardeo le pilló encima del aparato, no en la carlinga sino en el plano izquierdo (sin duda no le dio tiempo a bajar) pero un a de las bombas lanzadas cayó a unos seis metros del morro del avión, la bomba no explotó, el susto se lo puede imaginar el lector. Ante tal anomalía podemos decir que la acción destructora del bombardeo no fue de suma importancia, sólo se le puede clasificar poco afortunada.
Una vez controlada la situación vinieron las conjeturas lógicas del caso, comentarios no faltaron de todas clases, donde los «listos» de siempre, o sea los «enteraos» que se hallan por doquier como las moscas lanzaban sus opiniones poco razonadas con rabiosas expresiones sin una reflexión serena y bien fundamentada.
Pasados esos momentos se hacer cargo de la situación las autoridades militares y técnicas correspondientes, haciendo estudios exhaustivos de los daños causados poniendo a disposición materiales y medios adecuados para la pronta reparación de los aviones tocados. Como es imprescindible en toda buena organización, el grupo 24 disponía de un taller ambulante con personal altamente cualificado, mandando y dirigido técnicamente por un gran profesional, Domingo Gárate, éste mecánico -montador - se hizo cargo del material averiado, para su pronta reparación y puesta en servicio de los mismos.
Parte de la 3ª escuadrilla de su conjunto, fuimos trasladados en autobuses y vehículos de carga, al campo de aviación de Manises ó Liria (no recuerdo) digamos en Liria, pues bien, en nuestro recorrido fuimos sorprendidos por tropas en retirada y tropas rebeldes con tanques y otros elementos de guerra en las proximidades del pueblo de Vinaroz pasando entre ambas fuerzas sin que nos molestaran pero corriendo un enorme peligro, recuerdo que fue perforado el radiador del autobús en que viajábamos por una bala y el motor al quedarse sin agua soplaba echando humo como una locomotora de carbón, el susto fue terrible y ante tal situación la decisión fue continuar y alejarnos lo mas posible de aquella situación tan peligrosa.
Una vez lejos de ese frente de batalla teníamos necesidad de la reparación del radiador, porque era imposible continuar sin agua en el motor (pues en el recorrido le reponíamos agua como podíamos). Paramos para comprobar la rotura del panel, no era fácil su reparación, pues medios no los teníamos pero hacía falta hacer algo, improvisar o lo que fuese y logramos tapar la salida de agua con unos cuantos higos sujetándolos con unos alambres, la verdad era una chapuza pero logramos continuar el viaje.
En este accidentado viaje fueron hechos prisioneros con la ambulancia el médico y practicante, más otros vehículos de carga con todo el equipaje de nosotros, equipaje que nos fue devuelto a través de la embajada de Inglaterra unos meses después, todo un fenómeno sin explicación.
A la llegada a Liria, el jefe de mecánicos de la escuadrilla, capitán Teófilo Martínez, me comunicó que yo no continuaría el viaje hasta el destino de la escuadrilla porque el jefe del grupo, Sr. Mendiola me necesitaba para atenderle su avión, que llegaría a Liria sin comentarme fecha ni hora. Estuve varios días pendientes de su llegada, una vez que llegó me puse a su disposición y me dijo «No sé cuando saldremos, ya le avisaré con unas horas de antelación» y se marchó.

Efectivamente, a los pocos días el jefe del campo me comunicó que el Sr. Mendiola llegaría a primera hora de la mañana, que tuviera en servicio el avión. Serian las doce de la mañana cuando llega en coche, le saludo poniéndome a sus órdenes y le digo, todo en orden para el vuelo. Sube al avión pone motores en marcha y mientras se calentaban me dijo: «Vd. atrás en el sitio del ametrallador por si le necesito para bajar el tren de aterrizaje». Subí al avión y ***aquí comienza mi aventura de vuelo*** Se puso en marcha el avión hacia el punto de despegue, una vez situado empieza a deslizarse suavemente sobre la pista y comienzan los motores a rugir a pleno gas y el aparato despega.

¿Me oye? «le oigo señor». Usted sabrá lo que es la sustentación de un avión y sabrá también qué instrumento de navegación es imprescindible para el vuelo». Sí señor. «Pues escúcheme con atención, vuelva la cabeza y observe el plano izquierdo y dígame lo que ve». Volví la cabeza y miré el plano y no observé nada anormal, y le dije. «Señor no veo nada anormal». Pues yo sí (me lo dijo bastante molesto y con voz seca) «Fíjese en el «tubo pitot» y verá que lleva el **condón** puesto». (Su nombre verdadero es funda pero en el argot profesional en aviación se le llama condón). «En este momento ignoro qué velocidad llevamos, ¿se da cuenta el peligro en que nos encontramos?, podemos tener un desplome en cualquier momento y más en la toma de tierra». Me metió el miedo en el cuerpo teniendo momentos difíciles en mi mente, (pues como técnico sabia el peligro que corríamos), todo por un olvido que podía tener consecuencias límites.

«Cuando lleguemos al destino preséntese a su jefe Teófilo Martínez, éste tendrá conocimiento de su imprudencia con instrucciones mías.»

Cuando llegué al pabellón me presenté a mi jefe diciéndole: Mi capitán, no sé lo que me ha pasado pero soy responsable de lo ocurrido y estoy a sus órdenes, diciéndole a continuación: «Mire mi Capitán, yo soy la carne y usted el cuchillo, corte por donde quiera». Hizo un gesto y con mucha mesura me dijo: «Veremos lo que se puede hacer.»

Al día siguiente me comunicaba lo acordado entre ellos. Sería castigado a la pena de tener la obligación y la responsabilidad de cada vez que Mendiola llegase a la 3ª Escuadrilla, hacerme cargo de su avión, porque estaba seguro que con el **Miedo** que pasé y la reprimenda, jamás volvería a tener un lapsos en mi profesión de mecánico.

Mi último servicio prestado fue ponerle en condiciones de vuelo su avión para el exilio en la base aérea de los llanos de Albacete.

Antonio Bañón Rubio
(Mecánico de La Gloriosa)

AVIADORES DE LA REPÚBLICA

(Por Lluís Negra Escuder)

Los que vivimos la Guerra Civil española luchando en el aire, fueron años difíciles y peligrosos. También fueron finalmente difíciles y tristes siguiendo los republicanos aquí en España presos y encarcelados durante años de posguerra.

Pisamos fuerte a la suerte y nuestro sino en condiciones favorables y desfavorables ya que en el destino y la vida siempre se está de paso. Ahora con la experiencia de la edad, nada sorprende ya, pero si recuerdo...

Fecha: 27 de marzo de 1939. un parte de Jefatura de las Fuerzas Aéreas de la República dice: «Deben quedar preparadas dos Escuadrillas de Natachas y una de Chatos con personal voluntario para en España. El Coronel Casado en estos instantes promete a Burgos la entrega de esas unidades, por lo que conviene hacer presente al personal que las formen con sus aviones han de quedar en la Zona Nacional».

No salimos el 27 de marzo, sino que se aplazó al 29 - 3 - 39. volamos de madrugada y el aterrizaje se cambió por Barajas (Madrid), recién ocupado por los nacionalistas dictadores.

La Aviación de la República de España cumplió con su entrega. Sus aparatos llegaron a Barajas uniformados de paz con cintas blancas a sus defensas. Nuestras armas personales fueron entregadas en mano.

Retenidos en Barajas, recibimos la visita de la Cóndor alemana con un comportamiento correcto. Finalizada la visita seguimos retenidos en Barajas hasta la mañana siguiente. No cenamos, no dormimos y despojados de los equipos de vuelo (muchos quedamos en ropa interior); se presenta de buena mañana la guardia civil y todos embarcados en camiones descubiertos, hambrientos y helados hasta Porlier (prisión provincial de Madrid en la época). Nos desvalijaron todo: documentación, dinero, maleta, dejándonos sólo la ropa simple y puesta. Incomunicados, durmiento en el suelo y sin ningún alimento en varios días.

Aislado de mi familia más de dos años, si querías sobrevivir, valía más no ponerte nunca enfermo. Tuve tiempo de meditar y tener forzosamente paciencia y valor, un libro tiene mucho valor y una carta era el cielo.

Mi obsesión fue sobrevivir. Finalmente pude salir de Porlier. Salí junto con el compañero y amigo José Cobarro, de pinches destinados como esclavos del estado franquista, a la fábrica de muebles ROLACO de Madrid, hasta mi libertad provisional que extinguió el 30 de abril de 1945.

ACTOS DE HOMENAJE A LA AVIACIÓN DE LA REPUBLICA

(Simón Fiestas Martí)

Correspondiendo a un homenaje dedicado a la Aviación de la República (1936-39) y organizado por el Ayuntamiento y Alcalde de Santa Margarida y Els Monjos, Ilustre Sr. Jordi Girona Alaiza, hemos asistido y participado a la FIESTA-HOMENAJE, celebrado el domingo 24 de julio, con asistencia de asociados y simpatizantes de la Asociación de Aviadores de la República, Catalana Norte-Balear, siendo testigos de excepción en la inauguración de una nueva avenida o paseo, situado donde había existido durante la Guerra Civil, un campo de Aviación que utilizaba la aviación gubernamental.

A las 12 horas, acompañados por todo un pueblo y con asistencia del Honorable Sr. Joan Saura, Conseller de Relacions Institucionals y Participació de la Generalitat de Cataluña, autoridades, ayuntamiento, con un largo etc., se procede a la inauguración de una nueva avenida que preside una placa metálica fijada en el suelo, colocada horizontalmente con un t texto grabado que dice:

PASSEIG DE L' AVIACIO REPUBLICANA

Y en el lado superior derecho, un pensamiento redactado en catalán:

Per ésser Valent,
cal comprende.
Per ésse just,
no es pot oblidar.

y que traducido al castellano dice:

Para ser valiente,
precisa comprender.

Para ser justo,
no se puede olvidar.

Original de Ernesto Toller, uno de los escritores socialistas de mayor intensidad ideológica, que nació en Sniotschin (Baviera) en 1893, y murió en Nueva York en 1939.

Debidamente presentados, hacen uso de la palabra, entre otras personalidades, Francisco Viñals, presidente de ADAR- Barcelona, así como el Sr. Alcalde; Conseller, Joan Saura; adornado en las pausas por un conjunto de voces femenino, interpretando conocidas canciones del repertorio catalán.

Fue impresionante, en particular, la presencia de los excombatientes, por haber sido la primera vez que en una población se haya recordado a unos muchachos, hoy octogenarios, que lucharon y murieron en la guerra civil, sin que sus hazañas, sacrificios y en muchos casos muerte, hayan merecido el mismo trato que el de los vencedores, y sus nombres, que adornan la historia de la aviación con letras de oro, no aparezcan en ninguna vía pública.

Es de agradecer y considerar la iniciativa del ayuntamiento de Santa Margarida-Els Monjos, en dedicar una vía pública, un paseo, a la Aviación Republicana, detalle que seguramente correspondería mas a una capital o bien a alguna población de la Terra Alta, donde tenemos monumentos desde 1978 y donde todavía estamos dando digna sepultura al personal volante fallecido, en reconocimiento y homenaje de nuestra memoria histórica.

También merece un comentario el que en la mañana del domingo 24 de julio y durante una hora, aterrizaron y despegaron de un aeródromo improvisado, unos cuarenta ultraligeros y varios aviones históricos, entre ellos la Bücker, biplano de la escuela y acrobacia, dócil en el vuelo en similitud con el también biplano Polikarpov I -15 «Chato»

Igualmente el público asistente pudo visitar lo que fue refugio subterráneo, recientemente restaurado, que durante la guerra civil, se construyó como protección del personal volante

y resto de militares que frecuentaban el aeródromo de referencia.

Aparte de este breve resumen de los actos celebrados, vamos a referirnos a una particularidad y es que en la localidad de Els Monjos, existe el llamado «Castell de Penyafort» donde actualmente se celebran conciertos y otros eventos culturales y que durante la guerra civil fue utilizado como prisión en la que estaba recluido personal volante prisionero de la zona nacionalista: alemanes, italianos, españoles, etc., entre ellos el entonces capitán de aviación de un Grupo de Fiats, Julio Salvador Diez-Benjumea, (que en su día fue uno de los noventa ministros de Franco, en un gobierno presidido por Tomás Garicano Goñi el 29 de Octubre de 1969, tras haber sido ascendido en 1963 a general de brigada y en 1966 a general de división).

Díez-Benjumea fue derribado por los «Moscas» el 3 de octubre de 1938 en la Batalla del Ebro. Tocado se lanzó en paracaídas siendo recuperado por un servicio especial de aviación. Estos prisioneros eran más tarde moneda de cambio para negociar canje en Burgos.

La dirección de la prisión del Castillo de Penyafort, en Els Monjos, estaba a cargo y responsabilidad de Fernando Hernández Franch, coronel gubernamental, que, al ser informado del derribo, se interesa, pues había sido compañero de armas y de la misma promoción militar de Diez-Benjumea antes de la guerra civil.

Entre Díez-Benjumea, con un historial de 25 aviones derribados (datos del libro de «Ases Nacionalistas españoles» publicado por el SHYCEA) se crea un clima de relación y amistad con Hernández Franch el cual le dedica un trato especial con salidas a Barcelona y alguna comida fuera de la prisión, relación ésta que posiblemente perjudicó a ambos, en particular al detenido por haber congeniado con el enemigo.....

Mientras, llega el final de enero de 1939, con la retirada a Francia de la zona norte gubernamental. Vista la situación, Hernández Franch, agrupa a todos los prisioneros del Castillo de Penyafort y con una escolta armada más vehículos, pone rumbo a la frontera y se sitúan en la Collada de Banyuls, cerca ya de la raya con el país vecino.

Hernández Franch advierte a los prisioneros que no hablen entre ellos, para que no se capte la nacionalidad. Situados para pasar la frontera donde otras tropas de infantería también esperan, después de pasar una delicada situación con incidencias, logra que el colectivo de prisioneros de la aviación franquista finalmente pise terreno galo dejándoles sanos y salvos en libertad.

Con referencia al párrafo anterior, es interesante la lectura de un informe o declaración jurada que hace el capitán-piloto, declaración entregada a la COMANDANCIA PRINCIPAL AÉREA de Barcelona el 10 de marzo de 1939, donde Julio Salvador Benjumea (omite Díez) hace entrega a la superioridad nacionalista de trece páginas en total, en las que el interesado describe una situación inconcreta del tiempo destinado, cuando en realidad, si los presos llegaron a salvar la vida fue por la iniciativa y gracias a que Fernando Hernández Franch, se enfrentó con el arma en la mano a un grupo de opositores gubernamentales que esperaban también el exilio en Francia, pero cambiaron de actitud cuando uno de ellos advierte a los demás: «¡Cuidado compañeros, a este le conozco, es Fernando, con un par de cojones colgando!, mejor retirarnos, porque es capaz de liarse a tiros con todos nosotros».

Si bien ésta es una de las muchas situaciones que el franquismo ha ignorado, que no interesaba se conociera para que no se confundiera la paz con la victoria.

S. Fiestas

SE INCORPORAN

Miguel Marco Igual
(Sant Cugat del Valles)

Montserrat Ramell Poveda
(Sant Cugat del Valles)

Mª Carmen Marimón Lorca
(Muchamiel – Alicante)

Luis Fernando Marimón Lorca
(S. Vicente de Raspeig – Alicante)

Ibis María de Lamo Chacón
(S. Sebastián de los Reyes – Madrid)

Ramón Pérez Aguilar
(Alicante)

Montserrat Verges Vidal
(San Sebastián)

A.D.A.R. les da la bienvenida

Recuerdos de un Observador

En memoria de los que murieron en la guerra, de los que se fueron por ley de vida y de los que estamos vivos.

Todos los que fuimos a Rusia, íbamos creyendo que haríamos el curso de Pilotos después de pasar exámenes culturales y físicos. Una vez en Moscú, hicieron cinco grupos: Mosca, Chatos, Natacha, Katiuska y Observadores. Las circunstancias del momento, año 1937, en el que no se sabía aún quién sería el vencedor, obligaron al Gobierno a formar pilotos de todas las categorías y observadores para los aviones de bombardeo, tripulantes imprescindibles para que un SB-2 fuera efectivo, porque es el que acciona los mandos de bombardeo.

Los que hicimos el Curso de Observadores no éramos un grupo de tarados; teníamos las condiciones físicas adecuadas para ser pilotos de cualquier avión. Prueba de ello es lo que he leído en un ICARO: los observadores, al finalizar el curso correspondiente, iniciaron el de piloto.

Todos los pilotos que no hicieron el curso de Mosca sufrieron cierta desilusión, pero más desilusión sufrimos los que fuimos a Járkov, entre los que se encontraban Medina, Alonso, Agripino, Chache, Pachón, Justito, Eduardo, Pepe García, Cobarro, Aresté, Paco (Varillas), Wilson, Rueda, Luisito, Pazos, Cerezo y un largo, etcétera. Al finalizar el curso tuvimos nueva desilusión, ya que el Gobierno, el 11 de marzo de 1937, se sacó un título de la manga (Ametrallador-Bombardero con empleo de Cabo) que no correspondía con lo que estudiamos, porque a un ametrallador no le hace falta dar clases de Balística, Meteorología, Hidrografía, Radio, Topografía, Bombardeo, Cálculo, Vuelo nocturno, Navegación, fotografía aérea y más cosas. Al poco tiempo se dieron cuenta de su error y salimos en el Boletín del 11 de marzo de 1938 con el título de Observador-navegante con categoría de Sargento, que era lo más apropiado con lo que estudiamos.

El SB-2 Katiuska es un avión de bombardeo con tres tripulantes, cada uno con una misión específica. El ametrallador defiende la parte de atrás (en caso de ataque de caza enemiga), el piloto tripula el avión cargado de bombas, que ya es una labor grande para un chaval de 18 años, y su observador-navegante tiene la misión de navegar y bombardear y defender al avión. Todos los instrumentos están a su cargo: palanca del Luki, colimador, lanzabombas y ametralladora. En el caso de ataque aéreo no hay defensa posible; lo digo por experiencia, soy superviviente del derribo del día 12 de diciembre de 1938 en el frente del Ebro, muriendo el piloto (Sugrañes) y el ametrallador (Entonado).

Un jefe de escuadrilla si no lleva un observador en el avión que nada más lanza las bombas y navegue no es nada; tienen que estar compenetrados, de tal manera que parezca uno solo para que todo salga bien. Es muy difícil dar en el blanco cuando te están acosando las baterías antiaéreas, enfilar el objetivo y lanzar las bombas en una fracción de segundo. A los observadores, desde que salimos en el Boletín con el título de ametrallador con categoría de Cabo, nos tienen en baja estima, cuando es todo lo contrario, ya que somos el tripulante imprescindible del SB.2. Todo el personal que gira alrededor del avión son importantes para su mantenimiento en servicio, pero los únicos que mueren en el avión son los tres tripulantes que vuelan para enfrentarse con el enemigo. A la gente de la retaguardia no le entraba en la cabeza que estando tan «lejos» del frente pudiésemos morir tan «cerca».

Manuel Gallardo

APORTACIONES VOLUNTARIAS AL BOLETÍN ICARO

126	Madrid	P. Martín Nieto	20,00
127	Murcia	D. Cánovas Pérez	30,00
128	A. de S.Juan	Rosa Cano Gómez	20,00
129	Argamasilla A.	H. Cano Serrano	10,00
130	Argamasilla A.	Mª Reyes Gómez Tebar	20,00
131	Alicante	E. Marimón Álamo	20,00
132	Alicante	Mª Carmen Marimón Llorca	20,00
133	Alicante	Luis F. Marimón Llorca	20,00
134	Alicante	P. Jiménez López	20,00
135	Alicante	M. García Ferrer	20,00
136	Alicante	J.Fco. Gómez Martínez	20,00
137	Alicante	Fco. Rubio de la Torre	20,00
138	Sevilla	A. Custodio Aroca Espinosa	80,00
139	Madrid	M. Bajo Baelo	20,00
140	Elche	Mª Teresa Lledo Tomás	10,00
141	Honrubia	P. Gascón López	50,00
142	Madrid	E. Fernández Vargas	20,00
143	Madrid	José M. Berardo Rico	20,00
144	Madrid	J. Marquerie Bueno	10,00
145	Gerona	R. Vilar Serra	30,00

FE DE ERRATAS

En el **ICARO nº 83**, *página 13*, sección de aportaciones voluntarias, el donativo 111, corresponde a José García Lloret.

En el **ICARO nº 83**, *página nº 3, en el párrafo 7, línea 3,* donde dice «pero sospecho que habría mucha diferencia ...» debe decir «pero sospecho que no habría mucha diferencia»

LOS DEPORTES AÉREOS

Fundación Aena

X Aniversario