



ICARO

BOLETÍN INFORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

NUEVA EPOCA N° 89 - IX/2006 DICIEMBRE - Publicación trimestral

FELIZ AÑO



SUMARIO

	Pág.
• EDITORIAL	2
• <i>ASÍ SE ESCRIBIÓ LA HISTORIA</i> (Celestino Díaz)	3
• <i>VISITA DE LA FAMILIA ANDRÉS GARCÍALACALLE A MADRID</i> (Carlos Lázaro)	4
• <i>CONMEMORACIONES EN CORBERA DEL EBRO</i>	5
• <i>AVIACIÓN REPUBLICANA: MEMORIA</i> (Lluís Negra i Escuder)	6
• <i>BAUTISMO DE FUEGO DE UN AVIADOR</i> (Celestino Díaz)	7
• <i>NUEVOS DOCUMENTOS SOBRE LA HISTORIA DE LA AVIACIÓN DE LA REPÚBLICA</i>	9
• <i>ACTO DE CELEBRACIÓN DEL 75º ANIVERSARIO DE LA II REPÚBLICA EN TOULOUSE</i>	10
• <i>PRESENTACIONES DEL LIBRO «ALAS ROJAS SARIÑENA»</i>	11
• <i>NOVEDADES BIBLIOGRÁFICAS</i>	12
• <i>ADAR (poesía de Eusebio Greciano)</i>	13
• <i>SOÑANDO CON EL APARATO MÁS GRANDE DEL MUNDO</i>	14
• <i>CARTA DEL AVIADOR BLAS CASTEJÓN ESPARZA</i>	14
• <i>SE FUERON</i>	15
• <i>SE INCORPORAN</i>	15
• <i>APORTACIONES VOLUNTARIAS</i>	15
• <i>FUNDACIÓN AENA (contraportada)</i> <i>«X JORNADAS DE ESTUDIOS AERONÁUTICOS»</i>	

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 cedida por: Antonio Vilella
Contraportada: Fundación AENA

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 89. Diciembre 2006
Sede social: San Bernardo, 119, 3º Int. 28015 Madrid
Tel./Fax: 91 593 91 68.



Editorial

ATODOS LOS ASOCIADOS Y ASOCIADAS

Una vez más, culminamos un nuevo año en vuestra compañía y podemos echar un vistazo atrás para contemplar lo realizado, que no es poco. En la actualidad, nuestra página web ha centrado una serie de noticias y peticiones de información que, literalmente, ha colapsado la capacidad de respuesta de nuestros colaboradores. En este sentido, os pedimos un poco de paciencia porque si bien es cierto que se han volcado la mayoría de los nombres de los miembros de La Gloriosa -y aún incorporamos nuevos- en un nuevo esfuerzo pretendemos incluir la innumerable cantidad de semblanzas biográficas que nos están haciendo llegar familiares, amigos y simpatizantes de ADAR.

Por otro lado, también queremos llamar la atención sobre el hecho de que las Fuerzas Aéreas de la República siguen siendo objeto de interés para los historiadores e investigadores. Buena prueba de ello es la aparición de dos nuevos libros sobre aviadores y el campo de aviación de Sariñena. Además, nuestros veteranos nos siguen sorprendiendo con sus aportaciones y vivencias en el seno de aviación en forma de libro o relatos cortos que publicamos en el ICARO.

Desde esta Directiva Nacional queremos agradecer el esfuerzo que se está realizando y esperando que en breve podamos aportaros nuevas noticias tan sólo nos queda desearos a todos:

FELICES FIESTAS Y PRÓSPERO AÑO 2007

La Directiva Nacional

HORARIO DE OFICINA

LUNES Y MARTES DE:
16 a 19'45 horas

MIÉRCOLES, JUEVES
Y VIERNES:
9'30 a 13 horas.

Así se escribió la Historia

Algunos recuerdos inolvidables de Celestino Díaz y homenaje póstumo a un aviador de la República, Cándido Maderuelo de la Cruz, fusilado en Alcalá de Henares.

Mi vocación por ser aviador data de mi más tierna infancia. Sueño que siempre lo consideré utópico, pero aquel malvado golpe de estado del verano de 1936, vislumbró la posibilidad de convertir en realidad algo tan difícil. Entonces me estaba preparando para ingresar en la Escuela Superior de Comercio, hoy «Económicas». El Gobierno ante esa situación tan complicada, dicta un decreto firmado por Manuel Azaña, presidente de la República, e Indalecio Prieto fechado el 14 de octubre de 1936 que establece se inicien cursos de pilotos elementales para que se transformen en pilotos militares. A partir de esa fecha se suceden convocatorias para pilotos y demás especialidades. Aceptada mi solicitud, me citan en la Academia General del Aire, donde, previos exámenes, recibo el certificado de apto para realizar el curso de pilotos de aeroplano. A los aprobados nos destinan a diferentes escuelas; a mí me designaron a las situadas en la Unión Soviética; concretamente a Jarkov (Ucrania) Centro Aeronáutico donde se imparten clases de pilotos –observadores. Realizado el curso a plena satisfacción, regreso a España a finales de noviembre de 1937. y ya en el cuadro eventual los primeros días de diciembre, me incorporo en la 3ª Escuadrilla del Grupo 30 (Natachas). Me acompañan Manuel Fajardo y Jesús Menen. Nuestras primeras actuaciones fueron en el frente de Teruel. Durante todo el año de 1938, permanecemos en la misma unidad, y volamos desde los campos de Manises, La Señera, Balaguer, Casas Ibáñez, Simazas (Cuenca) Almodóvar del Campo (Ciudad Real), Uceda- Jódar (Jaén) etc.. y en enero de 1939, estuve realizando un curso de perfeccionamiento –o master como se llama ahora- hasta el desmoronamiento final de la guerra. Intento salir de nuestra querida patria, y en Alicante me fue imposible y ya, deambulando en busca de mis pertenencias, me detienen y me internan en el Castillo de San Julián (Cartagena). Viene a cuento expresar un suceso doloroso que presencié: La madre de un compañero, Rafael Bernabéu, fue a verle y llevarle algo de comida, le atendió el cabo de guardia y al regresar le dijo: «entregue el paquete, pero su hijo no puede salir estuvo en Rusia y lo fusilarán cualquier día». La pobre madre se desplomó....

Antes de seguir con mi extractada MEMORIA HISTÓRICA, intercalo un paréntesis a modo de «HOMENAJE PÓSTUMO» a un compañero de mi

curso, Cándido Maderuelo de la Cruz, fusilado en Alcalá de Henares (Madrid), que era también de mi mismo expediente. Justo dos días antes de ejecutarle charlé con él, con toda tranquilidad, ya que el Consejo de Guerra le condenó a 30 años de prisión mayor, en tanto que a otros que les pidió el fiscal la pena capital, se la conmutaron por la inferior. El fusilamiento fue imprevisto hasta para la propia dirección de la cárcel, pues no estuvo con anterioridad en la celda especial de los penados a muerte. Fue una vida joven masacrada por quienes más se jactan de saber que la vida y muerte sólo es potestad del TODOPODEROSO. Ya pocos le recordarán, pero si viven algunos de los que le conocían saben que fue un hombre inteligente, lo que se dice un hombre cabal y honrado y, lo más importante, que murió fusilado sin haber cometido ningún delito.

Volviendo a mis inolvidables recuerdos, pronto me vi en el mismo pabellón de la E. Superior del Aire, donde recibí aquella inmensa alegría al ser admitido para iniciar el curso de piloto, pero en esta ocasión me enfrentaba al Tribunal o Consejo de Guerra que me condenó a 12 años y un día por «auxilio a la rebelión». En estos juicios era fácil confundir a los abogados defensores con los fiscales. En otro juicio posterior me aplicaron el agravante de «adhesión a la rebelión» y en este caso me condenaron a 15 años, y en total estuve en prisión efectiva 10 años y 6 meses, y un año más en libertad condicional con la obligación de presentarme semanalmente en la Comisaría del distrito. Lo doloroso es que en el testimonio de sentencia no se aprecie el menor signo de delito. ¡hay mayor contradicción en que los propios golpistas asuman la potestad de juzgar hasta personas civiles en juicios sumarísimos de guerra, sin el menor reparo moral de lo que suponen los derechos humanos.

Estas consideraciones de recuerdos para lo que vivimos aquellos tiempos atípicos, pueden resultar reiterativas y hasta molestas, pero ahora es fácil que estas circunstancias lleguen a los jóvenes a través de INTERNET. Y para ellos pueden resultar unas primicias, extrañas aunque son de auténtica veracidad, como demostración de como se escribió la historia por los vencedores de la Guerra de España.

(Celestino Díaz)

VISITA DE LA FAMILIA DE ANDRÉS GARCÍA LACALLE A MADRID



El pasado día 22 de noviembre, la viuda y los hijos de Andrés García Lacalle, que fue piloto de Polikarpov I-15, jefe de Escuadrilla y de la Escuadra de Caza republicana visitaron el local

de ADAR-Madrid después de la celebración de una reunión. La familia Lacalle se había desplazado a Madrid desde México D.F. con motivo de la invitación cursada por el Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica (IHCA) del Ejército del Aire.

El objetivo de la visita de los familiares de este piloto era doble. Por un lado, hicieron donación al Archivo Histórico del Ejército del Aire (Villaviciosa de Odón) de un documento de suma importancia para la historia aeronáutica española y, en concreto para la guerra civil española: el Diario de la Escuadra de Caza. Este documento contiene información detallada de las misiones realizadas en el frente por las escuadrillas de los Grupo 21 (Polikarpov I-16) y Grupo 26 (Polikarpov I-15). Al acto de entrega en el archivo fueron invitados por parte de la familia y el IHCA nuestro Presidente, Joaquín Calvo, así como José María Bravo y Manuel Montilla.

Por otro lado, la familia Lacalle también ha realizado su viaje a Madrid con el fin de cumplir el último deseo del comandante Lacalle: arrojar las cenizas mortales de este aviador en el valle del Jarama, hecho que tuvo lugar el día 28 del citado mes.

Con motivo de la visita a la sede de ADAR, a la familia se le obsequió con una ampliación de la foto de Lacalle -expuesta en este artículo- que corresponde al periodo de la estancia de su escuadrilla en Azuqueca de Henares (Campo X) durante la batalla del Jarama. Posteriormente, se les invitó a comer en un restaurante cercano a la Asociación.



Carlos Lázaro

CONMEMORACIONES EN CORBERA DEL EBRO



Expresamente invitados por Aquilino Conesa Vicente, Alcalde de CORBERA DE EBRO (Tarragona), el pasado 24 de septiembre, estuvimos en el acto relacionado con el descubrimiento de una placa conmemorativa y relacionada con el «pueblo viejo» de Corbera, que se conserva tal cual, después de los duros bombardeos que fueron sometidos durante la guerra civil.

Antes del descubrimiento de la placa referenciada, fueron pronunciados interesantes parlamentos inspirados con el lema central de la Paz. El texto de la placa, grabado en cuatro idiomas diferentes, en castellano dice así:

«NO HAY CAMINOS PARA LA PAZ; LA PAZ ES EL CAMINO»

en representación de A.D.A.R. Barcelona, pronunciaron unas palabras los miembros de la Junta Directiva, Simón Fiestas y Antonio Vilella, juntamente con otros asistentes. Cerró el acto Aquilino Conesa Vicente, Alcalde de Corbera de Ebro.

El lema fijado en la placa de referencia corresponde a un autor mundialmente conocido que fue

«MAHATMA GANDHI»

cuya biografía encierra la vida de un luchador por la Paz.

Gandhi, abogado hindú, cuando falleció fue incinerado y sus cenizas arrojadas al río Ganges.

ADAR-Barcelona, octubre 2006



Aviación Republicana: Memoria

Lluís Negra i Escuder

	REGION AEREA CENTRAL SECRETARIA DE JUSTICIA	E. M.
--	---	-------

REFERENCIA

Sección
Negociado
Núm.

DON FRANCISCO DE LA TORRE TORRES, COMANDANTE AUDITOR DEL AIRE, SECRETARIO DE JUSTICIA DE LA REGION AEREA CENTRAL.

C E R T I F I C O: Que examinados los antecedentes obrantes en esta Secretaría de Justicia, aparece que **LUIS NEGRE ESCUDER** condenado en Sumarísimo de Urgencia nº 8685 por el delito de Auxilio a la Rebelión a la pena de SEIS AÑOS Y UN DIA de prisión Mayor, que dejó extinguida el día 30 de Abril de 1945, no teniendo por tanto el citado en la actualidad responsabilidades alguna pendiente en esta Jurisdicción.

Y para que así conste y a petición del interesado, expido el presente en Madrid a veintuno de Febrero de mil novecientos sesenta y uno.

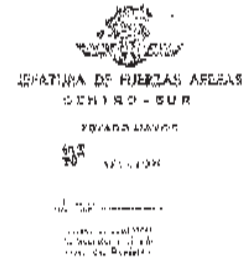


La aviación republicana fue y se compuso mayormente con gente joven y algún veterano afecto republicano. Gran parte del personal volante joven fue entrenado en el extranjero (Francia y Rusia) para incorporarse después de unas prácticas, inmediatamente en defensa de la República y la paz del pueblo español.

Actualmente, tengo la cara y el cuerpo que años han tallado en mi persona, pero las vivencias, recuerdos y emociones incorporados dentro, en la escuadrilla de Natachas y como miembro del Grupo 30, 4ª Escuadrilla. Vivencias dignidad, fe en el compañero y coordinación humana, eran ejemplo estimable de nuestra condición de compañeros y aviadores de la República.

En el aire y en guerra nunca acabas de aprender y descifrar tu destino. Fue sencillo perder para siempre nuestros Natachas a raíz de la orden de Jefatura de Fuerzas Aéreas Republicanas de fecha 27-3-1939 de la que adjunto fotocopia de la misma.

La entrega oficial de la Aviación Republicana a las Fuerzas Nacionales, se aplazó hasta el 29-3-1939, y el destino fue Barajas aeropuerto y



El Coronel Guzmán me da cuenta oficialmente de los detalles de las negociaciones que, personalmente le han facilitadas por el Sr. Comandante de Defensas.

Se han formado varias Juntas de negociación de los Jefes Oficiales y personal de tropa que desean abandonar el territorio nacional. El Arma de Aviación depende de las del Grupo de ellas donde debe dirigirse la Jefatura de Fuerzas Aéreas - dando relación del personal del Arma que quiera marcharse este personal le será entregado el pasaportada, vizado en legación y será llamado a Valencia, punto desde el que de partir para el Extranjero.

A soldados y Cabos también les es aplicable la facultad de abandonar España, si bien en forma muy restringida y se informa de que, efectivamente, les es necesaria su salida haber cometido una falta o delito político.

Es necesario llevar al ánimo de los Jefes y Oficiales a que aquellos que no se hubiesen manchado en sangre tienen absoluta garantía de que serán respetadas sus vidas y, al no de forma segura, por lo menos los empleos que ostentaban el 19 de Julio.

En cuanto a los jóvenes ingresados después de dicha fecha que nada tendrán que temer, están garantizados en igual forma que los profesionales, no asegurando nada de su empleo ni comprometerse a exponer ni optimista impresión con respecto a este punto.

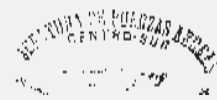
Deberá sustituirse a personal que se ha de marchar y que deba quedar, sobre todo los mandos.

Deben quedar preparadas dos Escuadrillas de Natachas una de Cuantos con personal voluntario para quedarse en El Coronel Guzmán en estos instantes promete a Burgos la salida de esas Unidades, por lo que conviene hacer presente a personal que las forma que, con sus aviones, han de quedar en Zona Nacionalista.

Se atenderá con urgencia a la Primera Región Aérea y el personal que quiera abandonar España pueda hacerlo antes que se entregue al Grupo de Ejército la relación general del Arma, con objeto de ganar tiempo. Todos los Jefes y Oficiales deben expresarse concretamente si desean salir o quedarse.

Los Jefes y Oficiales escapados de campo enemigo con la misma suerte que los demás que no quieran quedarse en señalándose en la relación que se entregue al Grupo de Ejército el caso muy particular de ellos.

P.L. a 27 de Marzo de 1939.-



población, ocupado por los nacionales en esta misma fecha. El comité de recepción franquista fue la Legión Condor de caza alemana.

Finalizada la entrega y desprovistos de nuestros equipos de vuelo particular y a cargo de la Guardia Civil franquista, los aviadores republicanos fuimos encerrados todos en la cárcel de Porlier de Madrid y después juzgados por «auxilio a la Rebelión» con penas de años de cárcel.



Bautismo de Fuego de un Aviador

Por Celestino Díaz Díaz

«El avión es un juguete fascinante de la juventud el popularizarlo es nuestro deber si deseamos entusiastas aviadores»

Frases de FOKKER 1915

Un autocar con el personal de vuelo se dirige al aeródromo cuando llegan, los especialistas, esa parte tan importantísimo como son los mecánicos, armeros, electricistas, etc.; ya tienen los aviones a punto. Todavía en los motores en marcha se aprecian detalles luminosos por la oscuridad de la noche. La orden es de despegar al iniciarse el día. El jefe de escuadrilla comprueba

las tripulaciones designadas y observa que el fotógrafo está indispuerto enseguida ordena a un observador novato, pues será su primer servicio, que se haga cargo de la máquina. Momentos después uno tras otro se acercan a los nuevos aparatos que componen las tres patrullas de la 3ª Escuadrilla del Grupo 30.

Manda la Escuadrilla el capitán Alfredo Cervera que comparte la responsabilidad de esta misión con el Jefe de observadores, teniente Antonio Sirvent, hombre de acusado sentido de la responsabilidad y para más datos abogado, pues pertenece al primer curso de observadores de la aviación republicana que eran todos universitarios, por ser exigencia de la convocatoria que viene a justificar una profesionalidad demostrada en los observadores por su calidad de navegantes que es de trascendental importancia en servicio de reconocimiento y bombardeo de objetivos distantes de la Base.

A cada jefe de patrulla le acompaña un observador y cada uno de los puntos lo componen un piloto y un ametrallador-

bombardero, excepto el que podemos considerar último punto que es el encargado de recoger la imagen gráfica de la operación de reconocimiento y bombardeo con un fotógrafo a bordo. En el argot aviatorio se le denomina «el chivato» ya que es el encargado de tomar pruebas fehacientes para que el Estado Mayor pueda comprobar si se ha cumplido con todo rigor lo ordenado. Conviene significar que la cámara es automática y está situada en la parte inferior de fuselaje y el fotógrafo, en este caso el observador, hacía que funcionara de manera sincronizada con las evoluciones del resto de los

aviones para así obtener la mayor panorámica posible del bombardeo siempre de acuerdo con el radio de viraje de salida.

Como paréntesis, puede ser interesante decir a los jóvenes que aún en estas circunstancias de encontrarnos en una guerra de «experimentación internacional» no se

miraba nunca lo mortalmente peligroso que resultaba volar en un Natacha (Polikarpov RZ) soviético de características muy modestas comparativamente hablando con sus rivales, pues su velocidad de crucero era de alrededor de 180 km/h y máxima de 240. Biplano biplaza de reconocimientos y bombardeo ligero con 400 kgs. de bombas, o sea, todo un lastre que aún con un comportamiento normal le proporciona una gran lentitud de movimientos por lo que en la mayoría de las ocasiones debía recurrir a la protección de cazas o directamente exponerse a que el servicio no llegara a feliz término. A pesar de todo, la profesionalidad de sus tripulantes y equipos de mantenimiento hicieron posible que estos aparatos lucharan sin tregua durante toda la guerra.



El vuelo continúa aproximándote a Requena, donde esperaban unos cuantos «chato» I-15 que nos protegerían hasta finalizar el servicio. Estos aparatos son tan maniobreros y obedientes que al menor movimiento los mandos responden al unísono como si hombre y máquina fueran una misma cosa. Su perfecta sincronización exige pilotos muy adiestrados y entusiastas con las técnicas acrobáticas características generalizadas que le han valido el ser considerado uno de los aviones más agradables de volar. En combate alguien dijo de él un símil muy acertado: «se parece mucho a un gallo pequeño pero matón, que jamás se rinde si el corazón humano que lo gobierna posee rápidos y equilibrados reflejos, sensibilizados en consonancia con su aerodinámica y mecanismo». Junto con los méritos apuntados no se puede olvidar que el 25 de noviembre de 1935, batió el record mundial de altura entonces vigente subiendo a 14.575 metros. En definitiva el verse volando entre «chatos» era para los Natachas algo así como los abuelos que se ven acariciados por sus nietos formando el binomio experiencia y agilidad juvenil que hacían siempre felices a esta familia.

Pasan los minutos, que en el primer vuelo de responsabilidad parecían horas y durante el recorrido se intercambiaron algunas palabras entre ambos tripulantes por el sistema de fonía más elemental, de un tubo de boca a oído y viceversa lo suficiente para entenderse aún con bastante dificultad por cuando el observador la mayoría del tiempo iba a pie con medio cuerpo fuera de la cabina, pues su misión además de mantener el rumbo consistía en defender la cola del avión con su ametralladora Shkas, auténtica máquina de lanzar fuego, ya que vomitaba 1.800 disparos por minuto, o sea 30 por segundo, cifra ésta última que parece más difícil, pero que significa que cuando se alcanzaba plenamente el objetivo quedaba cortado, pero en realidad lo meritorio es que los técnicos de armamento consiguieron una pieza de tal perfección en la primera mitad de la década de los años 30.

Se aproxima la hora de la verdad. Ya estamos cerca del punto fatídico y doloroso de tener que soltar unas bombas y hacer las fotografías que recogiera el efecto producido por estos artefactos. Triste realidad que la guerra exige a unos hombres que por disciplina y

profesionalidad tenían obligación de cumplir, dispuestos a hacerlo sin el menor reconocimiento, aunque por su filosofía sean contrarios a la guerra; pero en estas circunstancias se ven envueltos en una misión contraria a su vocación, pues particularmente les encanta volar. El ser pilotos, serlo de caza, para que en su conocimiento muy sano, no pueda existir jamás el efecto nefasto de que alguna bomba haya podido arrebatarse la vida de un ser inocente. Pero la aviación necesita aviadores preparados en todas sus manifestaciones bélicas y esta es una de ellas, que la disciplina exige su cumplimiento, y sobre todo el ejército en general, que es una organización complicada con infinidad de misiones, especialidades que han de llevar a efecto unos militares profesionales que han de responsabilizarse con las órdenes recibidas, y en cada tarea, guste más o agrade menos, ha de estar el hombre idóneo.

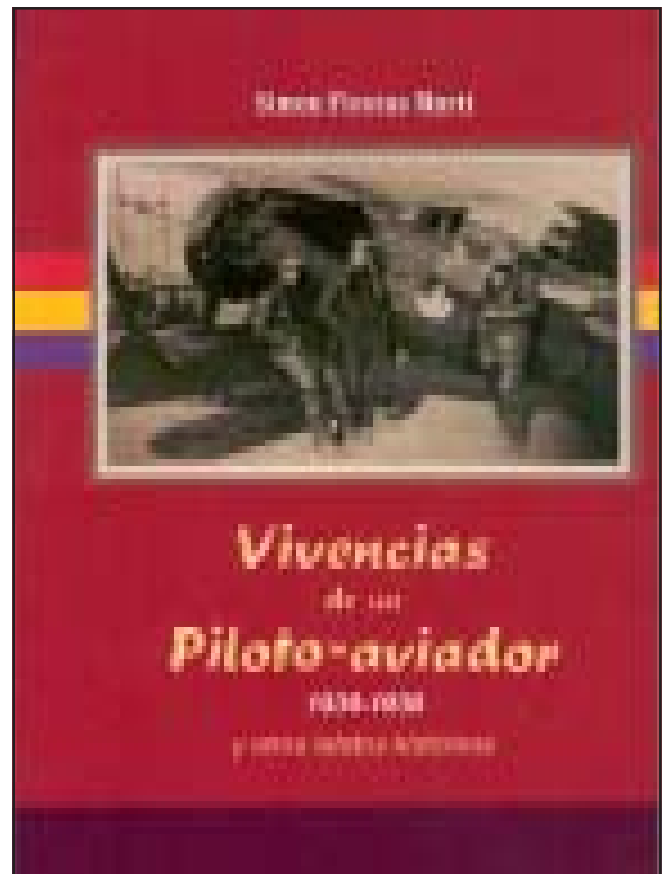
Cuando los proyectiles antiaéreos explotan cerca del aparato, el «novato» observador se percata de que está en el momento culminante de su Bautizo de Fuego. Pero al mismo tiempo recapacita que él, individualmente, no puede hacer nada contra los proyectiles, por lo que tiene que limitarse a obedecer al mando de la patrulla, máxime desde su misión de fotógrafo que le obliga a jugarse el tipo hasta que finalice el servicio, al objeto de que su tarea reporte los resultados satisfactorios. En este justo instante el piloto se da cuenta de que el motor falla y que es obligado arrojar la carga con la máxima rapidez para efectuar el aterrizaje de emergencia, altamente peligroso. Pica a bastante velocidad para llegar a la zona propia y mientras tanto el observador busca el sitio más idóneo para lanzar su peso mortífero. Gracias a la absoluta compenetración entre ambos tripulantes dio como resultado que las bombas cayeran a la distancia suficiente para que no afectaran a nuestra infantería, y con mucha serenidad se inició una toma temeraria, pues se temía capotar porque se trataba de un barbecho o campo de siembra abandonado por lo cercano del frente, pese a la dureza del terreno, y la pericia del piloto, el Natacha rodará, aún con dificultades, hasta detenerse definitivamente. Los protagonistas de esta acción se miraron como diciendo: ahora debemos de celebrar juntos «el Bautismo de Fuego» por haber salvado el avión. Rápidamente se vieron rodeados de soldados y

algunos paisanos dispuestos a prestarles auxilio. Pero cuando vieron que se bajaron por su propio pie, todas aquellas personas sintieron alegría, menos los aviadores que se consideraban todavía responsables de una frustración operativa que al fin pudo comprobar que fue un duende mecánico sin culpa alguna por parte de la tripulación, en cuyo caso merecieron una nota favorable.

Por la tarde, Cervera, que mandaba la 3ª Escuadrilla, como ya quedó dicho, junto con un mecánico y un ayudante se presentaron en el lugar del accidente, para ver si tenía fácil solución la avería, y una vez resuelta, emprender el viaje de regreso al punto de partida. Se decidió que volara sólo el jefe, y así facilitar el despegue, que tenía múltiples dificultades, inherentes a lo quebrado del terreno, a la proximidad de las posiciones de combate y sobre todo, al no poder situar el aparato de forma óptima de acuerdo con el viento, en cuyo caso el reducido peso era muy conveniente; pero el observador desobedeció estas consideraciones y sin pensar en el peligro se metió en el aparato. El despegue fue magistral. Cervera se percató de que compartía el vuelo con él, un compañero dispuesto a colaborar hasta el final, actitud justificada si se tiene en cuenta que ya estaban en pleno frente. Por tal razón se inició un vuelo rasante para más tarde continuar sin ningún contratiempo, hasta aterrizar en la base. Este relato nos recuerda que el trabajo en equipo hace posible grandes realizaciones demostrando que todos somos necesarios y que cada cual en su puesto puede jugar un papel decisivo y meritorio. Igualmente, se aprecia que lo más importante es el factor humano, pero en este caso se hizo lo justo, intentar salvar el avión junto con dos vidas jóvenes. Se consiguió y fue así por afición, disciplina y profesionalidad de dos hombres, que gracias a la guerra, doloroso decirlo, disfrutaron de algo que les entusiasma: LA AVIACIÓN.

Y finalmente surge el mensaje a quienes puedan remediarlo: que la afición, más que nacer con la vida, se desarrolla con el ambiente, con las facilidades que los jóvenes tengan para practicar cualquier actividad y con ello, posiblemente, lleve el palmarés la aeronáutica que al popularizarse surgen verdaderos aficionados que en seguida se profesionalizan formando una lista de ases de la Aviación

NUEVOS DOCUMENTOS SOBRE LA HISTORIA DE LA AVIACIÓN DE LA REPÚBLICA



Nuestro compañero Simón Fiestas Martí nos ha hecho llegar a la Biblioteca de la Delegación de ADAR-Madrid un ejemplar de sus Memorias. En este trabajo incluye sus interesantes vivencias en los meses previos al estallido de la Guerra Civil, su anhelo de convertirse en aviador que se vió cumplido cuando, por fin, después de un largo periodo de adiestramiento, llegó a ser aviador de la 2ª Escuadrilla de Polikarpov I-15 «Chato». Además, nuestro compañero Fiestas incluye en este trabajo las numerosas actividades en las que ha colaborado en el seno de la Delegación Norte-Catalana-Balear para difundir la memoria de la Aviación de la República.

Por otro lado, hemos tenido conocimiento de que D. Ignacio Hidalgo de Cisneros, sobrino del general Ignacio Hidalgo de Cisneros, Jefe de las Fuerzas Aéreas de la República durante la guerra civil, ha donado una serie de documentos y fotos al Archivo Histórico de Villaviciosa de Odón relacionadas con la historia de su tío. Aprovechamos la ocasión para recordar a nuestros socios y simpatizantes que, gracias a la gestión del historiador Juan Manuel Riesgo, la estela funeraria dedicada al general Hidalgo de Cisneros que se encontraba en el jardín de la embajada de España en Rumanía, ha sido trasladada al Museo del Aire de Madrid.

ACTO DE CELEBRACIÓN DEL 75 ANIVERSARIO DE LA II REPÚBLICA EN TOULOUSE

Villeneuve les Bouloc 17 de octubre de 2006

Muy estimado Presidente:

Como te lo prometí, aquí tienes las fotos de la entrega de la «Bandera Republicana de Aviación» a los veteranos de la «Gloriosa»

Este acto estaba previsto para el día 15 de abril, en que se celebra el 75 aniversario de la II República Española del 1931, pero se tuvo que adelantar al 9 de dicho mes por causas ajenas.

Estuvo patrocinado por la «Alcaldía de Toulouse» y contó con la presencia de su alcalde D. Jean Luc Moudenc, que dio todo el apoyo necesario a las asociaciones organizadoras, es decir, ADAR, los Guerrilleros, Acrev y también por la ayuda de la Casa de España y su presidente José Castro.

Esta bandera con las insignias correspondientes: ADAR, La Gloriosa con el Mosca y Alas Plegadas, era para mí una cosa que la llevaba en mi cabeza desde hace mucho tiempo, y que deseaba hacer en memoria de mi padre y de todos aquellos aviadores compañeros de él: Maiquez, Marcelino Benito, Márquez, el Teniente Coronel Antonio Domínguez Olarte, Andreu, etc., etc., ya que cada vez que había una manifestación, todos llevaban una bandera que no era la suya, y eso no me hacía ninguna gracia, pues ahora tenemos la NUESTRA ¿Qué os parece?

Adjunto el discurso que leí.



De izda. a dcha.: Mario García, Enrique Tapia, José Falcó y Rogelio Soriano.

Discurso para el Día de la Deportación Homenaje a los republicanos españoles del campo de Gurs, En especial para los Aviadores

«No les quiero dar el tostón y voy a ser lo más breve posible.

Pertenezco a A.D.A.R., es decir, Asociación de los Aviadores de la República, y eso antes de pertenecer a las otras diez otras con quien trato de estar lo más atento posible.

Estoy con los aviadores desde mi tierna infancia, incluso antes de nacer, en el vientre de mi madre.

En los campos de concentración y refugios me llamaban La Gloriosa por ser mi padre de la aviación y también porque mi madre en sus ansias me decía: «Ay mi gloriosa»

Por eso hoy, viendo que todos lleváis una bandera, tanto los de A.C.R.E.N. con Francisco Folch como los Guerrilleros con Gandia, se me ha ocurrido una idea para rendir homenaje a estos aviadores a quienes cuando llegaban para combatir en los aires a la aviación de los nacionales alimentada por los alemanes y los italianos, llamaban *La Gloriosa*.

¿La Gloriosa, por qué?. Pues cuando llegaban se sabía que la cosa iba a cambiar y que los aviones iban a sacar de un apuro a las tropas de tierra.

Así fue como se me ocurrió hacer una bandera para A.D.A.R., para mostrarla cuando vayamos a las reuniones.

Aquí se la entrego a:

- José Falcó, piloto de caza I-15, Chato
- Rogelio Soriano, piloto de caza I-15 Chato
- Pablo Salem el manco, piloto de caza I-16 Mosca
- Mariano García, piloto de bombardero Katiuska

En estos momentos son todos Coroneles en el retiro .

Le entregamos la bandera a nuestro presidente José Falcó con nuestro cariño.»

Enrique Tapia



El señor alcalde Jean Luc Moudenc, Enrique Tapia Herrero, José Falcó y Francisco Folch.



Enrique Tapia y José Falcó.

PRESENTACIONES DEL LIBRO ALAS ROJAS SARIÑENA

Una gran cantidad de público ha asistido a las presentaciones del libro *Alas Rojas Sariñena*. Los actos comenzaron en Sariñena el pasado día 18 de noviembre con la asistencia de 160 personas y continuaron en Huesca (18 personas), Barcelona (140), Zaragoza (60) y Albalatillo (130 personas).

En esos actos, el público siguió con interés el pase de fotografías y los comentarios que realizó el autor, Salvador Trallero, dando a conocer parte de la historia del campo de aviación que recoge el libro y las gestiones que está realizando para que las instituciones preserven los restos del mismo. Las presentaciones en Sariñena y Albalatillo fueron emotivas por ser las poblaciones que más en contacto estuvieron con el personal del aeródromo, aunque también hay que destacar el acto que tuvo lugar en Barcelona. Al término del mismo, miembros de ADAR (Asociación de Aviadores de la República) encabezados Antonio Vilella Vallés mecánico de Polikarpov I-15 «Chato, impusieron al autor la insignia de la Aviación Republicana y Vilella le dedicó un panegírico:

Ante todo felicitarle, ha sido usted muy valiente, porque para escribir un libro con rigor, se necesita ser valiente y lo sabemos los que hemos intentado escribir algunos. En nombre de la Asociación nos honramos en ofrecerle el testimonio de nuestro aprecio y, sobre todo, que no decaiga su salud, su entusiasmo, valentía y su honestidad también; con nuestro afecto. Esta insignia es la que llevaban los pilotos de la República, muchas gracias.

A lo que respondió el autor:

Muchas gracias, es una gratísima sorpresa que me hayáis honrado desde ADAR con esta insignia de la Aviación Republicana; estoy encantado, agradeceos de nuevo vuestra colaboración; voy a seguir recogiendo información sobre el campo de aviación de Sariñena, las instituciones tienen que ponerse en acción a la hora de recuperar y poner en valor los restos del aeródromo para que se puedan visitar, estamos hablando de recuperar nuestra historia; la historia del aeródromo de Sariñena: el campo de aviación más importante del frente de Aragón. Gracias

El libro se presentará en Madrid el próximo año en fecha por determinar. No obstante se puede comprar en la página web www.sarinyenaantigua.com donde se podrá encontrar también más información.



NOVEDADES BIBLIOGRÁFICAS

1936 - 1939 Luchamos por la república

La Guerra Civil española tuvo, por así decirlo, sus caras ocultas. Gentes sobre las que apenas registran nada -o absolutamente nada- los libros de Historia y que, sin embargo, desempeñaron papeles de interés como fue el caso de **Urbano Orad de la Torre** a quien, con casi toda seguridad, le corresponde el triste honor de haber sido quien disparó los primeros y últimos cañonazos de aquella contienda. O el de **David Gasca Aznar** autor más que probable del hundimiento del crucero «Balears». O el de **Francisco Galán**, hermano de **Fermín Galán**, protomártir de la República, quien hizo la guerra desde el primer al último día siempre en el filo de la navaja. O el de **Alejandro Sánchez Cabezudo**, antihéroe en el Cuartel de la Montaña, sañudamente perseguido por una facción de los de su propio campo para asesinarle y, al final, ascendido al generalato -tras regresar de Francia a donde había huido- encerrado en Montjuich con varias sentencias de muerte acotándole el futuro. Las caras de otros, como las de **Cipriano Mera** o **Julián Gorkin**, son más conocidas pero el autor, que les entrevistó durante su exilio, buscó aquellos aspectos de sus biografías que menos habían explicitado. En resumen, un libro que escrito con nervio y buen oficio de periodista, viene a complementar el gran mosaico de la lucha que desgarró a España y a los españoles entre el 17 de julio de 1936 y el 1º de abril de 1939.

Vicente Talón (Valencia, 23 de julio de 1936). Periodista por la Escuela Oficial de Periodismo de Madrid. Licenciado en Periodismo por la Facultad de Ciencias de la Información de la Universidad Complutense de Madrid. Redactor-enviado especial de «El Correo Español-El Pueblo Vasco», de Bilbao (1961-1966). Redactor-enviado especial del diario «Pueblo», de Madrid (1966-1984). Desde 1978 es director de «Defensa. Revista Internacional de Ejércitos, Armamento y Tecnología», principal publicación de su clase en lengua española. Es especialista en cuestiones bélicas, de insurgencia y revolucionarias, así como en política internacional y geoestrategia. Conferenciante, ha disertado y dictado cursos sobre esas materias en centros universitarios, academia e instituciones militares, tanto de España como de Iberoamérica.

A lo largo de dos décadas cubrió multitud de guerras, revoluciones y otros conflictos de diversa naturaleza a lo largo y ancho del mundo con especial incidencia en África, Cercano y Medio Oriente y Extremo Oriente, sin olvidar los escenarios de insurgencia iberoamericanos. Entre las exclusivas logradas por el autor figura haber sido el primer periodista español en ser autorizado a entrar en la Unión Soviética y, años más tarde, también el primero en viajar a la República Popular de China. Ha entrevistado a multitud de



dirigentes políticos y militares habiendo sido el primer periodista español que fue recibido por el coronel libio **Moammar el Gaddafi**, el general sudanés **El Numeiri** o **Yasser Arafat**. Sorprendentemente, dada su especialización, **Vicente Talón** hizo un alto mientras cubría la Guerra de Bangladesh y entrevistó, en Calcuta, a una monja en aquel entonces desconocida: la **Madre Teresa**.

Los entrevistados son:

- Diego Abád de Santillán
- Juan Antonio Castro Yzaguirre
- Valentín Fuentes
- Francisco Galán
- David Gasca Aznar
- Julián Gorkin
- Juan Lario Sánchez
- Sergei Lisin
- Horacio Martínez Prieto
- Cipriano Mera
- Urbano Orad de la Torre
- Alejandro Sánchez Cabezudo

Para contactar con la editorial:
Grafite Ediciones
Apartado de correos 165
48901 Baracaldo
Tfno 94 449 76 40 Fax 94 449 98 48
pedidosgrafite@grafite-ediciones.com

ADAR

Un nombre de cuatro letras
empezando por la a
ies como un sol que calienta!
¡hombre no hay que exagerar!
Bueno, si, eso es verdad.
¡ha sido un gran aliciente!
Yo diría que mucho más
¡una herramienta eficiente!
Y también muy eficaz.
¡benefició a mucha gente!
A todos los socios y más.

ADAR

Un nombre de cuatro letras,
empezando por la a
ésta, nuestra sociedad:
¿cuántos años de vigencia?
Ha sido, es y será
nuestra mejor referencia
nos logró reivindicar
y, darnos, en consecuencia
jerarquía militar.
¡sí, que nos correspondía!
Pero había que luchar
denodadamente, al día,
para poderlo lograr.
por ser nuestra asociación
a todos nos cobijaba,
pero reivindicaciones
sin luchar no se lograba.
Todos nuestros dirigentes
sintieron, con gran nobleza
que reivindicación
no es una palabra hueca.
se tomaron muy en serio
su trabajo directivo,
usaron muy buen criterio
y lograron su objetivo.
A todos y cada uno,
en esta especie de misiva,
rindo sin excluir ninguno,
Homenaje y pleitesía.
No es cosa de citar nombres,
meritorios a cual mas,
su desempeño; muy noble
y gran generosidad.
Ellos muy firme lucharon,
con mucha tenacidad;
y como premio lograron
darnos la legalidad.
Dieron su mejor esfuerzo,
Físico intelectual,
genuino y loable intento
que tuvo un feliz final.

ADAR

Un nombre de cuatro letras,
empezando por la A.
Ha pasado mucho tiempo
desde que ADAR se fundó

y hemos ido perdiendo
la juventud.... ¡Que dolor!
Pero como es ley de vida,
ser joven y después viejo,
al afán pongamos brida
sin sentir ningún complejo.
Sí, pasaron muchos años,
la juventud se nos fue,
proyectarnos al pasado
es, la mente entretener.
Y, si, al hablar de la mente
pensamos con lucidez
la ilusión pondrá su puente
y las neuronas también.
Con ilusión en la mente
y las neuronas activas
el «calendario» se siente
como con doble energía.
Aunque.... No sea verdad,
o que pueda ser..... ¿mentira?
pero si quieres soñar,
no hay nadie que te lo impida.
Alguien dijo alguna vez,
que es bueno llegar a viejo,
obviamente, bueno es,
envejecer, bien, es un privilegio,
es perder la juventud,
lamentable, desde luego,
pero, con buena aptitud,
entras al «camino nuevo».
Esto es, mediana edad
¿cuarenta y cinco o sesenta?
Pleno de capacidad
y acercándote a «la puerta»
La puerta, que ya esta abierta
esperándote que llegues,
tendrás el aula dispuesta,
y que tus clases empieces.
Las materias a estudiar
no son muchas, pero buenas,
al «entrar» ya las veras
y empóllate bien de ellas.
Si eres buen estudiante
envejecerás mejor,
sin prisa por graduarte
y clases sin profesor.
Como un autoaprendizaje,
es mi modesta opinión.
¿Materias mas importantes?
Experiencia e ilusión.
Perdón por tanta metáfora
ya acabó la información.
Sin entrar en mas detalles,
porque no hay necesidad

ADAR

Un nombre de cuatro letras,
empezando por la A.

*Eusebio GRECIANO, de la 4ª de «MOSCAS»
Febrero 2006*

SOÑANDO CON EL APARATO MÁS GRANDE DEL MUNDO



Del AIRBUS A-380, despegando del aeropuerto de Toulouse-Blagnac, el 27 de abril de 2005, su imagen ha dado la vuelta al mundo. Es la primera vez vuela un avión comercial tan grande, con un peso de 420 toneladas en este vuelo de pruebas que, de cara al futuro, llevará 140 toneladas adicionales en sus próximos vuelos comerciales.

Se comenta que las reglas a recordar, es que un avión, como cualquier otro objeto volador, está sometido a cuatro fuerzas. A saber: el empuje hacia delante creado por los reactores o hélices. La resistencia hacia atrás por el frotamiento del aire sobre la estructura de la aeronave. El peso, o sea fuerzas que lo empujan hacia abajo. Y finalmente la sustentación, que aspira al avión hacia arriba. Al elevarse se procura salir contra el viento para incrementar la sustentación. Maniobra para colocarse en una altura conveniente, fija rumbo y altura hasta que llega a su destino. Los pilotos maniobran convenientemente. Ha sido un vuelo de rutina imaginario, pues ningún vuelo se parece a otro. El arte del pilotaje consiste en adaptarse permanentemente a la meteorología y a las instrucciones de la torre de mando, incluso cuando sea habitual despegar o tomar tierra con el A 380, que pesará 560 toneladas cuando el piloto maniobre para conseguir una altura adecuada.

Simón Fiestas Martí – octubre 2006

CARTA DEL AVIADOR BLAS CASTEJÓN ESPARZA

Señores, Amigos y Compañeros que un día lejano estuvimos en el mismo combate:

Acabo de recibir el ICARO y después de echarle una ojeada como acostumbro, he de decirles que me ha interesado mucho su proyecto y lo encuentro bastante interesante porque es una manera de recordar nuestro pasado. Les doy las gracias porque leer ese boletín es de gran interés para la historia de nuestra Aviación, La Gloriosa, que en todos los rincones de España plantó cara a los enemigos Italianos y Alemanes. Los aviadores de la República dimos todo: nuestras fuerzas, nuestras vidas por la República; estuvimos luchando hasta el último día para defender nuestra patria, ESPAÑA. En ella existía una república democrática que nos proporcionaba una oportunidad a todos los Españoles, pobres y ricos, pero para algunos esto no resultó muy agradable.

Yo era Sargento de Transmisiones de la 108 Brigada Mixta creada en Cartagena. Nuestros primeros servicios fueron en el frente de Extremadura y después fuimos enviados a Aragón, donde estuvimos tres meses hasta que nos mandaron al frente de Madrid, a Brunete, donde los fascistas desataron una gran ofensiva. Después de esta batalla el gobierno de la República hizo un llamamiento a todos aquellos jóvenes entre los 18 y 22 años que quisieran inscribirse en los cursos de pilotos. Había que presentarse en Madrid para pasar dos exámenes (cultural y físico). Yo fui uno de esos jóvenes que quería ser piloto y tuve la suerte de ser aprobado el 3 de febrero de 1938, día de San Blas, mi nombre.

No todo el mundo podía ser piloto. Éramos unas 300 personas de todas clases y entramos en un aula de para evaluar el nivel cultural de cada uno. Yo obtuve un sobresaliente. Al día siguiente pasamos a los exámenes físicos; en mi turno entramos 30 jóvenes que fuimos examinados por 15 profesores de los que, a las 8 de la noche, tan sólo dos obtuvimos el aprobado.

Figúrense la alegría de un joven de 21 años, piloto de la República Española. ¡Esto hay que vivirlo, señores míos! Todos mis compañeros de Brigada regresaron a su destino al frente de Madrid pero yo no volví a despedirme porque el comandante no hubiera dejado que me marchara de la Brigada. En la unidad se quedó mi traje nuevo de Sargento y una maleta llena de cosas que mi madre me había mandado.

En la misma noche del día 3 de febrero salimos hacia el Aeródromo de Alcantarilla, donde estaba la Escuela de Vuelos. Allí permanecemos 3 meses; después pasamos a Santiago de la Ribera, donde estaba la Escuela de Caza. Empezamos con los aviones grandes: el Breguet 19, el Nieuport, otros aparatos de los que no me acuerdo y luego el Polikarpov I-15. El Chato era un aparato muy manejable y muy rápido en la maniobra. En el combate era un avión inestimable, por ello la aviación italiana con sus Fiat le temía, porque sus virajes eran muy cerrados y los aviadores que los tripulaban sabían defender cada rincón de nuestra España. Los Messerschmitt de la Legión Cóndor alemanes no querían entablar combates frontales con el I-15, daban la vuelta y desaparecían. La defensa del

Chato era enfrentarse a ellos ya que la velocidad del Messer era tres veces la nuestra, así como su altura, y siempre nos atacaban por arriba, por lo que nosotros nos dábamos media vuelta y le plantábamos cara.

El día 3 de junio de 1938 recibo el Título de Piloto de Aeroplano y a finales del mes de noviembre salimos 15 pilotos de Santiago de la Ribera para trasladarnos al frente de Cataluña, a la escuadrilla correspondiente. Yo fui destinado a la 4ª Escuadrilla dirigida por el Capitán Duarte, y mi Jefe de Patrulla fue Juan Pinilla, que hoy vive en Francia. Empezamos las grandes batallas de diciembre de 1938: la batalla del río Segre que desencadenó Franco; fueron dos meses sin descanso, todos los días teníamos dos y tres vuelos con combates sin cuartel. Cataluña era nuestra última esperanza; allí muchos de nuestros compañeros dejaron su vida. Nuestro Estado Mayor nos decía que había que dar todas nuestras fuerzas, valor y coraje para defender Barcelona para proteger a las tropas que se retiraban hacia la frontera francesa.

En una de las misiones que tuvimos creo que salimos las cuatro escuadrillas con destino a Mataró ya que, según el Estado Mayor, los italianos entraban en el pueblo con la banda de música. Hasta que el jefe de escuadrilla no nos dio la consigna con un alabeamiento de las alas no empezamos el ametrallamiento a los músicos italianos. Estaba todo muy nublado y las nubes eran muy bajas y peligrosas para nosotros, pero estábamos decididos a romperles los instrumentos musicales. Dimos cinco pasadas de ametralladora acompañadas del lanzamiento de cuatro bombas de 12 kilos cada una; corrían como galgos. Si mi memoria no falla, fue el día 3 de febrero de 1939.

Nos quedaban dos días más de permanencia en España. Como españoles aún nos tocaba vivir tragedias más grandes. Digo dos días más porque la frontera estaba muy cerca. El día 4 y 5 despegamos para proteger a nuestras tropas y el día 5, hacia el mediodía, estábamos aterrizando y de pronto una escuadrilla de Fiat italianos nos sorprende y nos acibillan los aviones. Algunos de nuestros pilotos tuvieron tiempo de despegar e iniciar el combate con la aviación enemiga (uno de ellos derribó un Messerschmitt). Los demás pegaron fuego a sus aviones; sólo el mío con el número 39 se salvó; fue con el que el Jefe de Estado Mayor el Teniente Coronel Lacalle despegó y se marchó rumbo a Francia. Los que nos quedamos sin aparato tuvimos que emprender el viaje a pie con el general Hidalgo de Cisneros, pasando los Pirineos y de noche. Cataluña entera venía detrás de nosotros: hombres, mujeres, niños, heridos, enfermos, andando hacia la cima de los Pirineos, llenos de nieve y frío, una marcha sin piedad. En el silencio de la noche oías por todas partes los gritos procedentes de la gente que no podía seguir la gran columna formada para llegar a la frontera. Allí nos esperaban los Gendarmes franceses junto a un montón de pistolas, fusiles y otros pertrechos. Esta era la nueva tragedia que nadie se esperaba; los Oficiales tenían que entregar sus pistolas y algunos se negaban a hacerlo y se ponían a llorar. Aquellos hombres lucharon por la Libertad de todos; nos sentimos despreciados y humillados; nadie pudo imaginar la tragedia que vivimos.

Gente de toda clase tirada en aquellas playas de Argèles sur Mer y otras. Éramos sujetos inanimados, como

perros sin amo. Todo esto requeriría muchas páginas para contarlo. Todo nuestro sufrimiento moral detrás de las alambradas, con senegaleses que nos custodiaban...

Muchas gracias a la Señora Merche Suárez Louzao, y Roberto Pando Rozada, a Javier, Carlos, David Iñiguez, Isaac, M^a Carmen y la Directiva.

B. Castejón Esparza

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.

JOSÉ FABREGAT PEDRERO

(Barcelona)

08 - 10 - 06

LUIS JACOBO SANDONÍS

(Madrid)

10 - 11 - 06

RAMÓN PRADA MANSO

(Madrid)

16 - 11 - 2006

VICENTE MOLINA GUIJARRO

(Francia)

29 - 11 - 06

VICENTE FERNÁNDEZ-ESCRIBANO

07 - 12 - 06

APORTACIONES VOLUNTARIAS A ICARO 2006

135	Valencia	C. González García	20,00
136	Caracas	Carlota Leret O'Neill	220,00
137	Francia	J. Falcó Sanmartín	40,00
138	Barcelona	A. Vilella Vallés	200,00
139	Eibar	Juanita Unzueta García	20,00
140	Sevilla	A.Custodio Aroca	80,00
141	Moralzarzal	J. R. Fernández González	50,00
142	Madrid	M. Muñoz Ruiz	30,00
143	Guadalajara	J. de la Fuente Guijarro	10,00
144	Madrid	J. M. Bernardo Rico	20,00
145	Alcorcón	C. Casado Escobar	12,00
146	Madrid	Antonia Matarredona	10,00
147	Murcia	A. Baltanás Franco	50,00
148	Palafrugell	LL. Negra i Escuder	20,00
149	Portugal	L. Rosello Mateo Castro	220,00
150	Madrid	Mercedes Caldevilla	20,00
151	Eibar	V. Muguerza Narvaiza	30,00
152	Madrid	E. Fernández Vargas	20,00
153	Valencia	J. Oller García	40,00
154	Játiva	Francisca Baño	
		(Vda. de M. Lorca)	30,00
155	Madrid	O. Regulez Fernández	20,00

DAMOS LA BIENVENIDA A:

Carlota Leret O' Neill (Venezuela)

Pablo Barbero Quinteros (La Laguna-Tenerife)

Octavio Regulez Fernández (Madrid)

DERECHO ADMINISTRATIVO AERONÁUTICO

(RÉGIMEN DE LA AVIACIÓN Y EL TRANSPORTE AÉREO)

Marcos Gómez Puente

