



ICARO

BOLETÍN INFORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN
DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

NUEVA EPOCA Nº 97 - XIII/2009 MARZO - Publicación trimestral



EN AQUEST CEMENTIRI
DESCANSEN LES RESTES
DE L'AVIADOR RUS
NIKOLAI BOLOSHENKO

ЛЕЙТЕНАНТ
ВОЛОШЕНКО
НИКОЛАЙ АНДРЕЕВИЧ
СОВЕТСКИЙ ВОЕННЫЙ ЛЕТЧИК
ПОГИБ 4 НОЯБРЯ 1937 ГОДА



AJUNTAMENT DE LA SENIA

LA SENIA, EL DIA 4 DE NOVEMBRE DE 1937,
D'AVANT EL SENYOR MANUEL TENA ORTI,
JUTGE MUNICIPAL, ES INSCRITA LA DEFUNCIÓ
DEL SR. NIKOLAI ANDREEVICH VOLOSHENKO,
DE 27 ANYS D'EDAT, SOLTER, VA MORIR
A L'AERODROM D'AQUESTA LOCALITAT
EN UN ACCIDENT D'AVIACIÓ

SUMARIO

Editorial.....	2
Convocatoria.....	2
Aviones del Negus en la Aviación Republicana.....	3
Todos tenemos algo que contar.....	4
Nuestros Cazas.....	5
Homenaje a la compañera de mi vida.....	7
Lo que el viento se llevó "4ª Escuadrilla de Katiuskas.....	8
Teniente M. Nikolai Andreevich.....	12
Hemos Leído.....	15
Se fueron.....	15
Aportaciones voluntarias.....	15

EQUIPO EDITORIAL

Dirección: Carlos Lázaro
Consejo de redacción: Directiva Nac. y
Carlos Lázaro
Corrección: Gregorio Gutiérrez y Josefina
Castañeda
Diseño original Javier Marquerie.
Depósito Legal: M-5201-1995
Tirada: 600 ejemplares.
Portada: Isaac Montoya
Contraportada: Fundación AENA

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

BOLETIN INFORMATIVO TRIMESTRAL DE
LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA
REPÚBLICA. Nº 97. Marzo 2009
Apartado de Correos: 20.166
28080 Madrid
Tel./Fax: 91 593 91 68

• **ADAR** no se hace responsable de
las opiniones de sus colaboradores,
siendo ellos los únicos responsables
de éstas.

EDITORIAL

Estimados compañeras y compañeros:

Una vez más, ICARO cumple la función de servir de medio de difusión de los hechos pasados y presentes vinculados a la actuación de La Gloriosa. En estas páginas nuestros colaboradores ponen en conocimiento de los asociados –y de los numerosos aficionados que consultan nuestro boletín en la web- los hechos vividos durante la contienda. Al mismo tiempo, damos cuenta de la labor de revitalización de nuestra memoria histórica aeronáutica, en este caso de un aviador ruso caído en La Senia; en breve podremos informar sobre hechos similares concernientes a otros aviadores españoles o extranjeros. En definitiva, este boletín es un vivo reflejo de la paciente labor que todos los miembros de ADAR estamos llevando a cabo día a día. Y se está realizando con mucha ilusión porque comprobamos el creciente interés existente entre los aficionados a la aeronáutica por la historia de las Fuerzas Aéreas de la República. Por todo ello, desde aquí os invitamos a asistir a la Asamblea que tendrá lugar en Benidorm, donde tendremos ocasión de intercambiar, ilusiones, proyectos y recuerdos.

La Directiva Nacional

CONVOCATORIA

Queridos compañeros:

Conforme dispone el artículo 19 de nuestros Estatutos, la XXXI Asamblea General Ordinaria se celebrará el próximo sábado **9 de mayo de 2009**, a las **11 horas**, en única convocatoria, en los salones del Hotel Meliá Benidorm, sito en la avda. Severo Ochoa, 1 Benidorm, Alicante, con el siguiente

ORDEN DEL DÍA

- 1.º Lectura y aprobación, si procede, del Acta de la Asamblea Anterior.
- 2.º Informe de la Directiva Nacional
- 3.º Informe Económico y Balance del año 2008
- 4.º Preguntas y proposiciones

Esperamos vuestra asistencia.
Un cordial saludo

Vº Bº. El Presidente,
Fdo. Joaquín Calvo

Joaquín Calvo



AVIONES DEL NEGUS EN LA AVIACION REPUBLICANA

Alberto Magnani

En la escuadrilla de Alas Rojas de la Aviación republicana hubo un De Havilland DH 89 conocido con el apodo de El Negus. Se decía que procedía de Abisinia y que había sido el avión personal de Haile Selassie, el Negus, o sea, el emperador del país africano. Un hilo ideal unía el antiguo reino africano a la República, ya que ambos padecieron la agresión de los fascistas italianos. En la realidad, ningún DH 89 formó parte de la aviación abisinia, pero lo que sí es verdad es que aviones del Negus acabaron volando en la Gloriosa.

Abisinia se enfrentó a la agresión fascista en octubre de 1935. Por entonces, su pequeña aviación reunía unos quince aviones. Entre los recién llegados había un Beechcraft B-17, que un piloto mercenario, el francés René Drouillet, utilizó para transportar al Negus a inspeccionar sus tropas. El Negus se quedó muy satisfecho del avión y envió a Drouillet a Francia para que comprara otro aparato del mismo tipo. Drouillet firmó un contrato de compra y recibió el Beechcraft, pero las autoridades francesas no autorizaron su traslado a Abisinia. Mientras que se iniciaban largas negociaciones Drouillet habló en secreto con

agentes italianos y se mostró dispuesto a traicionar al Negus y entregarlo vivo a los fascistas. La guerra acabó antes de que el traidor pudiera cumplir con su plan. El gobierno francés se quedó con el Beechcraft y, al estallar la guerra civil española, lo añadió a los pocos aviones que entregó a la República. Al parecer, este Beechcraft operó en el frente cantábrico.

Mucho más conocida es la historia de tres FW 56, de fabricación alemana, que siempre han captado la curiosidad de los historiadores: ¿qué pintaban tres aviones alemanes en la Aviación Republicana?

En 1935, el Negus había encargado a John Ball, un hombre de negocios inglés (en realidad, negocios bastante sucios) que le procurara algún avión.

Ball, con la intermediación de una empresa suiza, logró comprar tres FW 56 en Alemania. Los aviones, desmontados, estaban de viaje a África cuando finalizó la guerra abisinia. Entonces, Ball intentó venderlos a los generales españoles que ya estaban preparando la sublevación. El trato no se cerró porque alguien robó las ametralladoras de los aparatos. Los negocios son los negocios, pensó John Ball, por lo que se los ofreció a las autoridades de la

República.

A principios de octubre de 1936, los tres FW 56 llegaron al puerto de Málaga y luego pasaron al aeropuerto de La Rabasa, donde se utilizaron como aviones de entrenamiento. Al parecer, uno de ellos tomó parte en un combate durante un ataque de los nacionalistas.

Además del Beechcraft y de los FW 56, hubo un avión más procedente de Abisinia. Era uno de los tres trimotores Fokker F VII que la República compró en Holanda a principios de la guerra. Este avión había llegado a Abisinia por medio de Carl Gustav von Rosen, destacado personaje entre aventurero e idealista. Sobrino del criminal nazi Goering, von Rosen le había dado la espalda y prefirió luchar en defensa de los débiles: se había ofrecido como piloto voluntario al Negus al ver que Abisinia padecía la agresión fascista. Con aquel Fokker, von Rosen llevó a salvo a centenares de soldados abisinos heridos en combate. En verano de 1936, impidió que el avión cayera en manos de los italianos y lo llevó a Holanda, donde, poco después, el gobierno republicano lo compraría. También a este Fokker se le apodó El Negus, pero, esta vez, de forma correcta.



TODOS TENEMOS ALGO QUE CONTAR (2)

Manuscrito original de Demetrio Soret de Falgás

Transcripción de Xavier Soret Cerqueda

Al día siguiente fuimos convocados para un examen de visión dirigido por un comandante médico de la Naval y corría la voz que rechazaba al aspirante por el mínimo fallo observado. Mi vista, siendo buena por aquel entonces, no era perfecta o yo no estaba seguro de que lo fuera, y por ello, movido por el temor a no superar la prueba, mientras esperaba intenté memorizar los signos que me parecían más difíciles de observar. Me tocó el turno y como a los demás me colocó un soporte con un cristal negro que obstruía la visión de uno o del otro ojo y a continuación empezó a señalar los diferentes signos para que los identificara, repitiendo el ciclo con los dos ojos, ahora arriba, ahora abajo y volviendo a empezar y así hasta que mis nervios empezaron a traicionarme. Me creí saboteado y en un arrebato me quité el aparato visual y se lo entregué bruscamente, abandonando la prueba. Me dirigí a mi dormitorio a desahogar mi rabia que rápidamente se transformó en llanto histérico. Lloré como nunca creo haberlo hecho, apoyado en una de las literas dobles de aquel dormitorio de San Javier.

Más tarde, mis compañeros me comentaron que el doctor sólo pretendía seleccionar a los aspirantes según su agudeza visual, para decidir los que podían aspirar a caza y los que podían optar a bombardeo, y según me dijeron, yo ya había superado los requisitos para lo segundo. No recuerdo cual fue mi sanción por mi indisciplina, pero mi actitud fue considerada una renuncia y fui dado

de baja de la lista de seleccionados. Ese fue uno de los días más tristes de mi vida, ya que unos pocos minutos fueron suficientes para tirar por la borda todo lo que había deseado durante tanto tiempo.

Después de este desafortunado episodio, me trasladé nuevamente al aeródromo del Prat del Llobregat, quedando a la espera de nuevo destino, y a las pocas semanas, recibí orden de la Jefatura de Armamento en Cataluña de incorporarme al recién habilitado campo de Celrá para hacerme cargo del mantenimiento y puesta a punto del armamento de los aviones allí destinados, unos cuantos Nieuport 52 y Breguet 19, utilizados para la defensa costera. Mi permanencia y actividad desarrollada en este aeródromo de aparente retaguardia, fueron determinantes para recuperar la ilusión y la confianza, no perdida pero sí deteriorada.

Durante la primavera de 1937, el Mando Aéreo utilizó también este aeródromo como centro de entrenamiento de los pilotos recién salidos de las escuelas, los cuales constituían el cuadro eventual de reserva junto con los que se estaban creando en el resto de la zona republicana. Los vuelos de reconocimiento y defensa costera se iban sucediendo casi todos los días a cargo principalmente de los Nieuport 52, cubriendo parte del litoral de Cataluña, junto con los destinados en el Prat y Reus, que lo hacían con el resto de la costa. Estas acciones de puro trámite para los pilotos, pero que podían dejar de serlo en cualquier momento,

representaban también para mí una rutina en mi misión de mantener el armamento en las mejores condiciones.

Por aquellas fechas se recibió una comunicación referente a unas señales nocturnas sospechosas en un monte cercano a Celrá. Una noche, el jefe del campo, el capitán Robles, ordenó la salida de una avioneta Potez pilotada por el teniente Cabré Rofes con la misión de explorar el lugar. Esto me dio una nueva oportunidad para volar como acompañante, tomando asiento junto al piloto y así poder iluminar con una linterna el panel de control de la avioneta. Despegamos con la ayuda de los focos de un coche y nos dirigimos al lugar indicado, divisando las luces en cuestión, las cuales se apagaron al sobrevolar el monte varias veces. Terminado el reconocimiento sin más que reportar, regresamos al aeródromo aterrizando sin novedad con la ayuda de dos bidones de gasolina encendidos que iluminaban la entrada del campo de aterrizaje. Para mí fue el único vuelo nocturno y para el piloto fue el primero en esas condiciones. No recuerdo que cruzáramos ninguna palabra durante el vuelo, ya que toda nuestra atención se concentraba en los indicadores de a bordo y en cualquier referencia para orientarnos.

Fueron transcurriendo los días sin demasiadas novedades. Los pilotos más veteranos se fueron incorporando a nuevos destinos y los pilotos noveles completaban su entrenamiento con los vuelos de reconocimiento. Esta falta de acontecimientos importantes se

vio interrumpida por la inesperada visita de la aviación enemiga procedente de alguna base de Mallorca. El ataque a gran altura no causó ni víctimas ni daños materiales, pero fue el principio de una notable actividad aérea a lo largo del litoral catalán.

En una ocasión se recibió un comunicado de avistamiento de un submarino enemigo a la altura del Cabo de Creus. Me ordenaron acondicionar uno de los Breguet 19 para llevar a cabo el reconocimiento del lugar y alrededores, pero esta vez, por si fuera necesario, con una carga de dos bombas de 70 kg., una en cada uno de los planos inferiores.

El elegido fue el sargento Juan Batista Sardá, un piloto eventual que conocía muy bien el Breguet tras haberlo pilotado en varios entrenamientos. Por mi parte vi una nueva ocasión de volar y me ofrecí como ametrallador y bombardero. Después de cargar las bombas y de acoplar una ametralladora con tambor en la torreta, despegamos con ciertas dificultades pero sin novedad. Una vez en la costa, nos dirigimos hacia el Cabo de Creus, rastreando mar adentro una zona considerable, a diferentes alturas y sin éxito. Finalmente regresamos al aeródromo con el combustible justo para llegar, no sin antes soltar las bombas para evitar riesgos en el aterrizaje. Por la tarde se dispuso que volviéramos a intentarlo. Cargué otras dos bombas y despegamos hacia el mismo lugar, ampliando la zona de reconocimiento y nuevamente sin éxito. Fueron unas horas de vuelo deliciosas a pesar del motivo que nos hacía estar allí, alternando el pilotaje del Breguet gracias al doble mando del que disponía. Fue un día de satisfacción por volar y nostalgia por recordar la gran ocasión perdida de ser piloto.

Ese día fue también el principio de una gran amistad con Batista, la cual mantuvimos durante todo el tiempo que estuvimos juntos.

En otra ocasión, ya a finales de Agosto de 1937, se recibió un comunicado de embarrancamiento de un buque mercante cargado con material militar cerca de la playa de Canet de Mar y necesitaba protección. De nuevo asumimos esta misión y nos dirigimos al lugar indicado sobrevolando durante un buen rato una capa de nubes y claros, a través de los cuales descendimos cerca de la villa de Arenys, divisando enseguida el barco embarrancado. Antes de llegar al lugar donde estaba el barco, avistamos un avión enemigo que no pudimos identificar volando a mucha altura y dirigiéndose también hacia el mercante para situarse en su vertical. Batista situó nuestro



Breguet también en la vertical del buque y yo descargué medio tambor de la Vickers dirigiendo el fuego con ayuda de las balas trazadoras, lo que me permitió suponer que alguna ráfaga había dado en el objetivo.

(Continuará)

NUESTROS CAZAS

Lo que aquí se describe, no es más que un pequeño capítulo del acontecer diario de los dramáticos momentos vividos en nuestra Guerra Civil, por nuestros intrépidos pilotos de caza, que cumplen su penoso deber lejos de sus bases en frentes no conocidos.

Sus objetivos, a veces son determinados, dependen de las órdenes recibidas, circunstancias o mementos imprevistos. Sea como fuere, las tripulaciones tienen que sostener una difícil lucha, ya que la misma no se libra sólo contra un enemigo que se defiende tenazmente, (como gato panzarriba) sino que debe llevarse a cabo después de fatigosos y largos vuelos, durante los cuales hay que luchar a menudo contra repentinos cambios atmosféricos, que más de una vez han sido fatales para aviones y tripulantes.

Entremos en una base de aviones de caza que acaban de llegar de un servicio de guerra. Escuchemos con atención a una de las tripulaciones. Todos habían regresado pero con impactos en planos, fuselaje y mandos. Eran cicatrices orgullosas que demostraba que nuestros cazas se habían lanzado sin miedo a sus propias pérdidas en medio de la formación cerrada de bombarderos mercenarios alemanes al servicio de los insurrectos franquistas. Tres aparatos bimotores derribados lograban nuestros cazas en noble combate, además habían castigado con varias ráfagas de ametralladora los cuerpos de los bombarderos alemanes en retirada. ¿Quién sabe cuantos aparatos sucumbieron en el largo vuelo de regreso sobre el mar con sus mortales heridas, encontrando su tumba entre las olas?



Nuestros cazas estaban en formación combate frente a los HEINKEL-HE-111, bombarderos del tipo más moderno alemán, conocidos con el nombre de Rayos, este bimotor fue suministrado por el dictador Hitler a Franco como prueba elocuente de ser afines de pensamiento político y amistad. El franquismo dispuso de ellos para toda clase de servicios, aniquilar pueblos, y otros servicios dentro de la criminalidad más cainita que puede el ser humano imaginar.

Nuestros pilotos sabían de las excelentes características de este aparato en ataque y defensa de que disponían estos bimotores, pero ninguno vaciló ni siquiera una fracción de segundo en lanzarse sobre la formación enemiga, en medio de grandes ráfagas de ametralladora buscando su punto indefenso, obteniendo resultados positivos. “Alcancé a uno más de ellos, cuando todavía volaba sobre el mar” decía el teniente Hernández con alegría desbordada, me lancé al ataque disparando con precisión todas las armas de a bordo sobre el aparato enemigo. Pude comprobar claramente los impactos de mis balas en la cabina de mando y fuselaje y su caída al mar. Luego piqué para salir del campo de fuego, pasé de largo, describí un nuevo viraje, y alcancé a mis compañeros.

Nuestros objetivos seguían pendiente. Nuevo ataque. Otra vez me encontré en medio de una inmensa niebla de balas enemigas. De nuevo tenía que pasar entre ellos, pero esta vez elegí solo a un adversario como blanco. Cuando descendía, pude comprobar el éxito que había conseguido. Un motor del aparato enemigo desprendía fuerte humareda y esta resbalaba sobre su plano izquierdo, obligándole a separarse de su formación. Luego se incendió el fuselaje y cayó en barrena. De-

bió caer precisamente a la altura del pueblo natal de Mari Carmen nuestra secretaria, lo que pude comprobar más tarde.

Volamos sobre el mar, cuando aparecieron de nuevo aparatos enemigos, los tambores de la munición estaban mermados y solamente podíamos servirnos de la astucia en defensa y de eficacia en nuestros ataques. Yo sabía que no podía tener excelentes resultados con tales mermas de munición, pero en nosotros no cabía la huída, la suerte nos favoreció una vez más, el enemigo se evaporó de nuestra vista.

El teniente Gregorio, encontré cerca de la costa un avión aislado que volaba debajo de nuestra formación. Se lanzó en picado contra él sin dejar un momento de apretar el botón de las ametralladoras, después de pasar rozando el aparato enemigo, se dispuso a atacar de nuevo, el adversario recibió tal castigo que descendió bruscamente tratando de alcanzar la superficie del agua, cuando el teniente Gregorio le pudo atacar de nuevo, fue su final, le cogió bajo sus balas y por fin el bombardero se desplomó verticalmente, buscando el reposo en el fondo del mar.

También el teniente Fabio había atravesado la zona de fuego de la formación de bombarderos insurrectos. En el primer ataque intentó causar tantos destrozos como le fuera posible entre los aviones enemigos. En la segunda pasada, se concentró sin embargo, sobre un objetivo. Lo situó con sangre fría en el visor y le tuvo un rato bajo su fuego, lanzándole después un picado contra el mismo. Un penacho largo y blanco con una estela de fuego, le mostró ya de vuelta del ataque el gran efecto causado. Todavía de manera más implacable crepitaron sus armas de a bordo sobre el maltrecho aparato en el tercer ataque. Después un cuadro

indescriptible iluminó mi vista, humo y fuego salían por todas las partes del maltrecho avión, luego se produjo una sonora explosión. El polimotor se desgajó y sus partes cayeron ardiendo a la tierra de donde procedía. Regrupada la escuadrilla después de tantas vicisitudes, regresamos a nuestra base, haciendo el típico balanceo, que tanto indica que se ha tenido éxito.

Este es el primer día de combate con los HEINKEL-He-111 alemanes, con tripulaciones alemanas al servicio de los insurrectos españoles. Nunca debemos de olvidar que, alemanes e italianos actuaron en España en plan de experimentación de sus máquinas bélicas y preparación de personal cualificado con vistas a la guerra mundial, que ellos declararon en el momento más propicio para sus fines de conquista. Los españoles fuimos para ellos unos conejitos de estudio en campo de batalla, que necesitaban conocer en la práctica. De ahora en adelante nuestras tripulaciones con sus aviones de caza, se opondrán con decisión y coraje a todo intento de incursión enemiga que intente humillar la dignidad de los españoles.

Antonio Bañón Rubio
Mecánico de la Gloriosa
(Albacete)

DAMOS LA BIENVENIDA A

**Daniel Ortega
(Francia)**

**y
Maruja Celdrán Martínez
(Torre Pacheco—Murcia)**



Homenaje a la compañera de mi vida

El pasado día 27 de enero falleció mi mujer, Carmen Kingston, en una Residencia para ancianos sita en Mirasierra, muy cerca de mi domicilio.

Empezó hace casi tres años con demencia senil. Poco a poco fue degradándose. Primero perdió el oído al no poder utilizar el audífono que durante setenta años la permitió comunicarse. Luego fue el movimiento, sujeta a una silla de ruedas y así, lentamente, se fue consumiendo como una vela. Nos conocimos antes de la guerra civil, cuando yo estudiaba el bachiller en el Instituto Escuela, junto con Rómulo Negrín. - Él fue quien me vino a buscar a Valencia y juntos decidimos examinarnos en Santiago de la Ribera de ingreso en la aviación en el año 1937.

Salimos a mediados de este año para la U.R.S.S. en el Teophile Gautier. Llegamos a Odessa y de allí fuimos a Moscú, a una academia militar situada cerca del Stadium Dinamo, donde sufrimos un nuevo examen que motivó la separación en dos grupos: uno se fue a Kirovabad y otro a Jarkov. Yo fui a Kirovabad con Rómulo y con Orozco, pero a los dos meses no pasé la prueba del avión escuela U2 y fui destinado, con Colombiano Ruiz, Ramón Prada y otros compañeros a Jarkov, donde nos unimos al grupo de observadores que allí se encontraban.

Regresamos vía Moscú – Lenigrado-Barcelona creyendo que éramos tenientes. Aquí nos tomaron medidas para el uniforme. Mi hermano Vicente, director del periódico El Sol y mi hermana Emilia, esposa del compo-

tor Rodolfo Halffter, estaban en Barcelona con el Gobierno. Durante nuestro curso en la URSS, la guerra obligó a trasladar los Ministerios de Madrid a Valencia (cuando yo decidí hacerme aviador) y luego de Valencia a Barcelona.

Nos dieron unos días de permiso para visitar a mis padres en Madrid, y a mi novia Carmen en Denia a donde había sido evacuada al estar Madrid sitiado y bombardeado. El mes de diciembre de 1937 fue terrible cuando las pocas carreteras de acceso difícilmente permitían la entrada y subida de Madrid.

Cuando llegué a Denia, pensando que era teniente, decidí casarme con Carmen. Teníamos 18 años. No podía suponer que en Los Alcázares me esperaba la sorpresa de tener que revalidar mi carrera militar.

En Los Alcázares, algunos salieron para el frente para volar en los pocos aviones disponibles, pero la mayoría quedamos en la Academia de Aviación –las diferencias entre la Escuela soviética y la española eran abismales. Tanto en Kirovabad como en Jarkov contábamos con toda clase de medios, mientras que en Los Alcázares todo era primitivo, empezando por los anticuados aviones de prácticas y el sistema de bombardeo, con bolas parecidas a las usadas en el lanzamiento de pesas, sin ningún cálculo, ni visor.

Nuestro matrimonio en San Javier y nuestra estancia en el Hotel Murcia, próximo a la carretera, llamó mucho la atención. Aquí permanecimos hasta mediados de 1938 en que fuimos destina-

dos a la base de Sisante, donde había un Katiuska bastante averiado para volar en el frente, pero útil para nuestro entrenamiento hasta que pudieron importarse aviones nuevos, detenidos en la aduana por la actitud de los aliados de “no intervención”. El jefe de la base era el capitán Santiago Prior, arquitecto y persona encantadora a quien me unió una gran amistad, que me permitió trasladarme a Madrid cuando Carmen dio a luz en marzo de 1939 a nuestra primera hija.

La vida en Sisante fue muy agradable. Vivíamos en la casa de los pasteleros, el señor Matías y la señora María; vivíamos con sus sobrinos Gisela, María y Flores. Todos los días dábamos clases en el pabellón, un antiguo convento de monjas que conservaba en su interior varias momias.

En aquella época mi relación con Ramón Prada y Colombiano Ruiz se estrechó mucho. Colombiano se enamoró de María (la sobrina del pastelero) y luego se casaron y se fueron a vivir a Tomillos.

Con Ramón continuamos la amistad en Madrid, después de acabar la guerra y pasamos a vivir y a vernos en Miraflores de la Sierra.

Mi vida después con Carmen (72 años juntos) fue muy diversa hasta fundar mi propia compañía de comercio exterior, lo que nos obligó a viajar por medio mundo y a hablar varios idiomas.

Por eso, ahora, su recuerdo me abruma aunque comprendo que la vida sigue y no hay más solución que adaptarse a las nuevas circunstancias.

Alfredo Salas Viu



LO QUE EL “TIEMPO” SE LLEVÓ

4ª Escuadrilla de Katiuskas

por Gregorio Gutiérrez “Guti”

Ésta conocida foto, de los pilotos de la 4ª de “Kats”, ha cumplido ya más de setenta años. Yo no podía imaginar entonces que, entre todos, el Destino me iba a elegir a mí para entonar el RIP de la misma.

Soy el único superviviente que queda, por lo tanto me corresponde a mí, metafóricamente hablando, “apagar la luz” (El último que salga que apague la luz), o bien “bajar el telón cuando acabe la función”.

Quiero rendir un merecido homenaje póstumo a todos los que fueron mis compañeros; magníficos compañeros y amigos que, en lo mejor de nuestra juventud, nos vimos involucrados en una absurda guerra fratricida. Siento mucha tristeza, a medida que los recuerdos acuden a mi mente. Pero la vida es así, no queda más remedio que hacer frente a lo que venga. De nada sirven las lamentaciones.

En esta ocasión no voy a escribir sobre la historia de la escuadrilla, ya hay bastante escrito, sino de las personas que la componían:

Juan Bautista Blas Mateo. De la 2ª promoción de Kirovabad, como yo. Era de Mohernando (Guadalajara). En la Escuela de Pilotos estudiábamos con los mismos profesores y volábamos en el mismo aeródromo. Regresamos también en el mismo grupo. En la escuadrilla nos alternábamos al mando de una de las patrullas. Fue derribado el nefasto 2 de septiembre de 1938. Ese día me tocaba a mí estar de reserva. (ver ICARO nº 81). Formaba tripulación con Plácido Pazos, observador, y Fernando Aranda, ametrallador.

Dionisio Calvaróns. Era una persona muy reservada, pero muy competente. De la 1ª expedición de Kirovabad; su tripulación era: Ricardo Castro, observador, y Joaquín Carrero, ametrallador.

Enrique Bojó. Fue derribado en enero del 1939, por fuego antiaéreo. Tuve que recoger todas sus pertenencias y meterlas en su maleta para entregárselas a su familia, ya que ocupábamos la misma habitación en el hotel. (no recuerdo la tripulación que llevaba).

Ignacio de la Infanta. Del primer curso de Kirovabad; era el más corpulento de todos, pero el más simpático, siempre sonriente, parecía un niño grande. Tripulación: Francisco Diago, observador, y Hermenegildo Gascón, ametrallador.

Máximo Ricote Juanas. Jefe de la escuadrilla, era un piloto antiguo. Parecía nuestro padre, dada la juventud de los demás. Una maniobra incorrecta e incomprensible en un servicio a Monterrubio de la Serena, el 2 de septiembre del 1938, provocó el derribo de una patrulla completa. Su tripulación:

Antonio Maicas, observador, y Espinosa, ametrallador.

Fue destituido, nombrando a Jaime Mata Jefe de la escuadrilla.

Ananías Sanjuán. 2º Jefe del Grupo 24. También piloto antiguo. Se pasó del campo enemigo, con un Junkers 52 aterrizando en Alcalá de Henares. Estaba presente cuando se hizo la foto y quiso también aparecer en la misma.

Jaime Mata Romeu. De la 1ª promoción de Kirovabad. Asumió la jefatura de la escuadrilla, tras el desastre del 2 de septiembre del 38. Su tripulación: Rafael Ballester, observador, y Luis Angel Martínez, ametrallador.

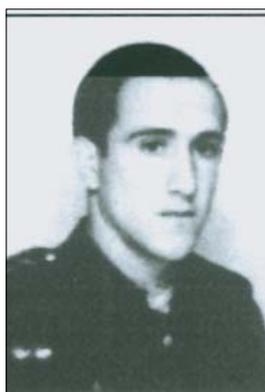
José López Ricondo. De la 1ª promoción de Kirovabad. Tripulación: Eusebio Alonso, observador, y Salvador Pomés, ametrallador.



Jaime Mata. 1938
(20 años)



Calle del Progreso, número 3



Gregorio Gutiérrez
1938. (21 años)

José Pavía Bueno. Se incorporó a la 4ª escuadrilla en el mes de julio del 38, sustituyendo a Angel Paricio Veledo, al parecer por motivos políticos. (no era trigo limpio). Tripulación: Luis Cerezo, observador, y Antonio Nogueira, ametrallador. También derribados el 2 de septiembre del 38.

Cecilio Rodríguez López. Del primer curso de Kirovabad. Tripulación: Ricardo Aresté Yebes, observador, y Ramón Aragonés, ametrallador.

Abelardo Albite Huse. Del primer curso de Kirovabad. Tripulación: José Barricarte, observador, y Mauricio Uzquiano, ametrallador.

Rafael Monzonis. Del 2º curso de Kirovabad. También derribado el 2 de septiembre del 38, con Pedro Rueda, observador, y Rigoberto Alcoriza, ametrallador.



Hotel Peninsular



Fernando Goytia
1938
(21 años)

Cuando se creó la 4ª escuadrilla, yo estaba prestando servicio en la 1ª (de rusos) que mandaba Senátorov, en Belianes (Lérida). Recibí la orden de trasladarme a Bañolas (Gerona) para incorporarme a la 4ª, con mi tripulación que era: Pujol, observador, y Fernando Goytia, ametrallador. Después de una serie de vuelos, de entrenamiento y formación, nos trasladamos a Celrá y estábamos alojados en el Hotel Peninsular de Gerona. Este hotel era el más moderno y lujoso

de la ciudad. Tenía cinco plantas y azotea; también era el único que tenía ascensor y calefacción central. Toda la primera planta estaba ocupada por el Estado Mayor; comunicaciones, sala de mando y operaciones, sala de reuniones,... etc, etc.. También algunas habitaciones para los jefes.

Su propietario, Don Ramón Nicolazzi, lo había puesto exclusivamente al servicio de Fuerzas Aéreas de la República.



D. Ramón estaba movilizado y prestaba servicio en aviación.

G. Gutiérrez. 1944
(27 años)

De esta forma pasó a ser el administrador de su propio negocio. Para el suministro de intendencia y demás servicios del hotel, tenía a su disposición una furgoneta y su conductor. Nuestro comisario político, Francisco Vega, nos proporcionaba, mensualmente y previo pago, un racionamiento de tabaco y artículos de aseo: jabón, colonia, ...etc..Pues bien, una parte de este tabaco (sobre todo el tabaco negro) se lo cedíamos a Ramón para

intercambio con campesinos y pescadores. De esta forma conseguía verduras frescas, huevos, carne de cerdo, pescado.....etc..Ramón (así le llamábamos) resultó ser un buen negociante y un buen administrador. Nos daba de comer magníficamente; casi todos

los días comíamos con cerveza "Damm" y en alguna ocasión, (pocas) con champán (cava) Desde el vestíbulo del Hotel Peninsular, por una amplia puerta, se accedía al Café-Bar "SAVOY", también propiedad del señor Nicolazzi. Estaba magníficamente instalado; no había en la ciudad otro lugar más agradable y acogedor para pasar el rato, solo o en compañía.

Es obvio decir que, entre la distinguida clientela femenina, también se incluían algunas putas de pos-tín. Nosotros estábamos advertidos que, además, había mucho espionaje, así que cuidado con lo que se habla.

Un pequeño grupo de aviadores, *los más bailones*, por la tarde-noche nos íbamos a bailar al Ateneo. Enseguida hicimos amistad con algunas "noias" (chicas) y éstas nos presentaban a otras amigas. Teníamos un éxito extraordinario, pero lo curioso del caso es que los que mejor ligábamos éramos *los no catalanes*. Ellas argumentaban que éstos eran muy sosos y que nosotros éramos más simpáticos. A mí me gustaban las catalanas porque eran mas liberales y tenían otra mentalidad. A partir de aquí surgieron los noviazgos y ya no volvimos al Ateneo, cada uno se hacía su plan.

Cuando nos trasladábamos a la zona centro, para actuar en otros frentes, y, después de un tiempo regresábamos a Celrá, ellas veían los aviones y cuando llegábamos al Hotel Peninsular ya nos estaban esperando a la puerta. Nos recibían con besos y abrazos. ¡Eran encantadoras!.

La 4ª escuadrilla había nacido con "buen pié", llevá-



Guti, de turista.
Agosto de 1974

bamos una racha de buena suerte. Habíamos realizado ya una infinidad de servicios, tanto en la zona de Cataluña, como en la zona del Centro, incluso en el frente del Ebro, en el mes de julio, y no habíamos tenido ninguna baja, hasta el 2 de septiembre, en un frente que apenas tenía actividad. Aquello fue un golpe terrible: habíamos perdido nueve compañeros en un solo servicio ¡ya nada sería igual!.

Cuando volvimos al Hotel Peninsular, en el otoño del 38, Mata ya era jefe de la escuadrilla, por lo tanto se alojaba en la primera planta, en la mejor habitación del hotel, la 103.

Esta misma habitación, sería la "suite" que ocuparía Ava Gardner, cuando se rodó, en la Costa Brava, la película "Pandora y el holandés errante", en 1950.

Estábamos contentos por nuestro regreso al Peninsular, pero lo que nos esperaba no era nada halagüeño; quedaba por llegar lo más duro; pese a todo aún conservábamos una elevada moral. Lo peor llegó en los meses de diciembre del 38 y enero del 39. Todos los servicios que se hacían eran de alto riesgo. Había



Guti, de turista.
Marzo de 2004

personal nuevo que vino a cubrir las bajas.

Cuando realizábamos algún servicio, nuestras "noias", veían los aviones que iban, si al regreso venían menos, ellas acudían al hotel para ver qué tripulación faltaba. Era una tragedia cuando había bajas, pues se mezcla-

ban los gritos y lloros con los abrazos para los que habíamos regresado.

El caso más espeluznante se produjo cuando derribaron a Bojó. Él y su novia estaban locamente enamorados (eran Romeo y Julieta). En ese servicio tenía que ir yo, pero una contraorden lo anuló (ver ICARO nº 74, de marzo 2003). El caso es que cuando regresaron del frente faltaban dos aviones (Bojó e Ibáñez). Todavía no habían llegado las tripulaciones al hotel cuando aparecieron varias chicas, entre ellas la novia de Bojó. Poco después se confirmó que éste



Jaime Mata, Eusebio Alonso, Gregorio Gutiérrez y Cecilio Rodríguez. Foto tomada el 29 de octubre de 1994 en el Hotel General Álava de Vitoria, con motivo de la inhumación de los restos del General Hidalgo de Cisneros.

había sido derribado por fuego antiaéreo.
 ¡Qué pena daba ver a esta muchacha gritar y llorar desgarradamente! ¡No había consuelo para ella! Yo lo pasé muy mal y confieso que también lloré.
 Todas estas vivencias las tengo bien grabadas en mi mente, lo que acabo de contar no es más que la punta del iceberg. Al final tuvimos que abandonar Cataluña, volando hacia San Clemente (Cuenca). Allí quedaban un puñado de jóvenes “noías” embarazadas, pero puedo asegurar que, la mayoría de esos embarazos, eran deseados. Algunas decían que no las importaba ser madre soltera, porque había sido el fruto de un gran amor. ¿Qué mejor recuerdo se podía tener? Podía haber puesto nombres, pero he preferido respetar la intimidad de las personas.
 Cuando la absurda guerra terminó el balance fue: seis tripulaciones abatidas en combate y otras seis supervivientes.

El inexorable paso del “tiempo”, poco a poco, ha ido acabando con los demás. Gracias a nuestra Asociación de Aviadores ADAR, hemos permanecido unidos. En el mes de julio del 2004 se fue Calvaróns y el 31 de octubre de ese mismo año se fue Mata.

Ya sólo quedábamos dos: Cecilio Rodríguez y yo. Nos reuníamos en las asambleas que anualmente celebramos en Benidorm, donde solíamos recordar todo lo “vivido”. Finalmente, el 5 de enero de 2008, Cecilio realizó su último vuelo. Ya sólo quedo yo. Ya no tengo a nadie con quien recordar aquellos días del Peninsular, el Savoy y aquellos servicios de alto riesgo, en los que nos jugábamos la vida diariamente; también aquel “calor” humano que recibíamos de aquellas abnegadas muchachas enamoradas, que fueron para nosotros como el “**bálsamo del guerrero**”.



Gregorio Gutiérrez, Jaime Mata y Cecilio Rodríguez. Foto tomada el 25 de mayo de 2002, en el Hotel Meliá Benidorm, durante la celebración de la XXX Comida de Confraternidad.



Gregorio Gutiérrez,
 en la actualidad. 92 años

¡DESCANSAD EN PAZ, COMPAÑEROS!

*¡Fuisteis unos valientes, hicisteis historia, peleando duro, en una guerra desigual. Yo me siento muy afortunado por haberlo compartido con vosotros, defendiendo, en todo momento, **la legalidad constitucional!***



“TENIENTE MENOR NIKOLAI ANDREEVICH VOLOSHENKO. ¡¡AL SERVICIO DE LA UNIÓN SOVIÉTICA!!”

Isaac Montoya



Con esta o con otra frase parecida debió presentarse a sus superiores, cuadrándose con un enérgico taconazo, este joven piloto ucraniano el día en que fue seleccionado para embarcarse a la lejana y tormentosa España de 1937 para defender la legalidad republicana. Poco podía imaginarse en aquellos momentos aquel mocetón de 27 años que meses más tarde moriría en un trágico accidente a los mandos de su flamante Mosca a causa del bronco viento que azota habitualmente la localidad catalana de La Sénia (Tarragona). Ocurrió el día 4 de noviembre de 1937, y es de prever -aunque no se sabe con certeza- que debieron resonar en su honor los acordes del himno de la Unión Soviética durante el último adiós que le dedicaron sus camaradas aquel frío día de otoño. Voloshenko servía efectivamente como Teniente Menor en el 40-i IAE 83-i IAB VBO ⁽¹⁾ Por sus méritos en la guerra de España fue condecorado con la OKZ (Orden Krasnogo Znameni) ⁽²⁾

El día 15 de noviembre de 2008 en el cementerio de La Sénia resonaron tal vez por segunda vez, casi 70 años después, los acordes

del himno de Rusia, a la sazón, el mismo de la otrora extinta Unión Soviética. Esta vez se habían congregado en el cementerio de La Sénia en torno al majestático pero

digno monolito de mármol erigido en honor de Voloshenko, una representación de ADAR en colaboración con la Embajada de Rusia así como las autoridades de l'Ajuntament de La Sénia. Entre los componentes de nuestra venerable asociación se encontraban el presidente de la delegación catalana Comandante Antoni Vilella así como el vicepresidente Antoni Valldeperes. Asimismo hicieron acto de presencia el Comandante que actuó como guerrillero y piloto de Moscas durante la Gran Guerra Patria en la URSS, Francesc Pararols y su esposa María, todos ellos acompañados de Roberto Pando y del que esto escribe. De la Embajada de la Federación de Rusia hicieron acto de presencia el Ministro-Consejero Alexandr Surikóv y el Coronel Agregado Militar Adjunto Andrey Rákov así como su encantadora esposa e hijos.

La mañana transcurría con un sol radiante en la localidad de La Sénia cuando lle-

garon a las puertas del edificio de l'Ajuntament los automóviles del Corps Diplomatique de la Embajada de la Federación de Rusia. A pesar del imponente respeto que en un principio transmitían tanto el Ministro-Consejero Alexandr Surikov como el Agregado Militar Adjunto Coronel Andrey Rákov, pronto se rompió el hielo entre las autoridades de La Sénia, la delegación de ADAR y los ilustres invitados, pues estos y sus acompañantes hicieron gala de una accesibilidad y una cercanía absolutas con todos los asistentes. Después del cálido recibimiento y las pertinentes presentaciones, las autoridades de La Sénia invitaron formalmente a las autoridades rusas a firmar en el libro de honor de la villa. Una vez finalizado este pequeño prolegómeno que servirá de perfecta introducción al acto ceremonial en memoria del malogrado piloto soviético, la larga comitiva se trasladó en automóvil al cementerio de La Sénia, en donde aguardaba la banda municipal frente al monolito de mármol dedicado a Voloshenko.

Después de la preceptiva presentación ceremonial por parte del speaker, los representantes de los distintos organismos dedicaron unas breves palabras a los numerosos asistentes y simpatizantes allí presentes. Los honores los hizo Antoni Vilella quien después de su alocución, depositó un ramo de flores en nombre de ADAR al pie del monolito dedicado

al piloto soviético. A continuación el señor Alexandr Surikóv pronunció un pequeño discurso en ruso, repitiéndolo después en castellano. Este trataba sobre las buenas y viejas relaciones entre España y Rusia, así como sus afinidades en muchos ámbitos sociales y culturales. Después de la alocución depositó, en compañía del Coronel Rákov, un centro de flores cuyos colores formaban la bandera de Rusia. Acto seguido el Coronel Rákov se inclinó respetuosamente ante el monolito, se cuadró marcialmente y le dedicó unos cortos segundos de silencio. La clausura del homenaje la cerró el señor Víctor Plà Cervera, alcalde de la localidad de La Sénia, quien aportó un relato sobre las causas de la muerte de Voloshenko, por cierto, directamente relacionadas con un fenómeno meteorológico que azota de manera habitual esa comarca: El fuerte viento.

Ya más distendidamente los representantes de ADAR y de l'Ajuntament intercambiaron con las autoridades de la Embajada unos pequeños presentes como recuerdo de una jornada ya de por sí inolvidable. Como colofón y postrer homenaje a Voloshenko, la banda Municipal de La Sénia tocó en su honor el himno de Rusia, seguido a continuación de Els Segadors.

Después de dar por concluido los actos oficiales, se condujo a nuestros ilustres invitados, ya de manera informal a conocer la maqueta de tamaño natural de un Polikárpov I-16 Mosca del tipo 10 que está construyendo con gran tesón desde

hace cinco años Josep Ramón Bellaubí. El Mosca, que está ya en las fases finales de su construcción, ofrece un aspecto imponente que cautivó a nuestros invitados rusos. El coronel Rákov se introdujo en la cabina a modo de inspección quedando maravillado del alto grado de fidelidad alcanzado por Bellaubí en esta pieza museística. Sin embargo en quien causó un mayor efecto -y con razón- fue en nuestro querido consocio Francesc Pararols, pues al ver el Mosca pareció abstraerse de todos los presentes, como si hubiera retrocedido por un raro fenómeno de entropía nuevamente hasta el año 1938. Sin apartar su mirada hipnotizada del majestuoso Mosca me dijo en voz baja pero serena: "Ajúdam a purjar-hi" (ayúdame a subir).

Ciertamente y para hacer honor a la verdad, tengo que decir que no le costó mucho a este joven de 90 años subir a la carlinga del Mosca, necesitando de bien poca ayuda de parte de un servidor. Pararols pareció reju-

venecer aun más (si cabe) una vez arrellanado en la cabina de pilotaje del mejor avión de caza del mundo en 1936. Los numerosos asistentes dedicaron un sonoro y espontáneo aplauso a un más que sonriente Pararols, quien se acomodó en la cabina dedicando una mirada de gran satisfacción a todos los presentes. Pararols recordaba gran parte de los instrumentos y echaba en falta otros pequeños detalles, sin duda debido a la diferencia entre el modelo que nos ocupa y la más avanzada versión equipada con cañones Shvak ⁽³⁾ de 20 milímetros que le tocó pilotar en la URSS.

Una vez que se hicieron las inevitables fotografías de recuerdo frente al avión, la comitiva se trasladó a las instalaciones museísticas del aeródromo, en donde los responsables hicieron unos breves parlamentos, después de lo cual dedicaron a los representantes de la Embajada rusa una visita guiada por los vestigios remanentes del aeródromo, encarnados principalmente en los refugios



y la casa cuartel que han sido protegidos y señalizados para deleite de visitantes y aficionados a la historia aeronáutica de nuestra guerra. A destacar las siluetas de tamaño natural de un Mosca y un Me-109 que producen un momentáneo y curioso efecto de realismo entre los visitantes al estar estas reproducciones estratégicamente situadas entre los característicos olivos del campo de aviación, como si de los aviones reales se tratara.

El colofón a un día memorable para los componentes de la comitiva no podía ser otro que la comida de confraternidad en el moderno restaurante Vent de Dalt.

Una vez finalizado el banquete de confraternidad el Coronel Rákov hizo gala de un humor finísimo al sacar ante todos los presentes un pequeño envase cilíndrico que representaba el tronco de un abedul en cuyo interior se contenía, según él, el arma secreta de Rusia. La seria expresión del Coronel Rákov ante los expectantes comensales se tornó en una gran sonrisa al descubrir que dicho envase contenía una botella del mejor vodka que se fabrica en su país. La totalidad del contenido de la botella fue repartido entre la numerosa comitiva, después de lo cual se hicieron varios brindis cruzados entre todos

los presentes. Al finalizar la jornada recibí un obsequio del Coronel Rákov consistente en una insignia conmemorativa del ejército ruso como agradecimiento por mi colaboración en la organización de los preparativos del homenaje a Voloshenko. Sin embargo una parte importante de este presente pertenece también

a Carlos Lázaro y a Antoni Valdeperes, pues sin ellos no hubiera sido posible hacer realidad el contacto con la Embajada de Rusia y el necesario enlace con las autoridades de La Sénia. Ni que decir tiene que las mencionadas autoridades de La Sénia se comportaron maravillosamente, siguiendo al dedillo todas las instrucciones necesarias en cuanto a pequeños detalles de protocolo, volcándose en hacer inmejorable hasta el más mínimo de los detalles con tal de dar el mere-



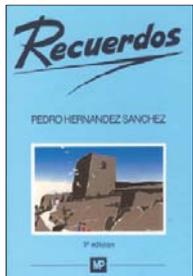
cido brillo a un acto tan poco común, como es el homenaje a un piloto soviético que murió en tierra extranjera en defensa del más alto ideal: la Democracia y la República. El letargo de su recuerdo ha durado más de 70 años; muera pues el olvido, loor a la memoria de nuestros queridos aviadores, los de aquí, pero también y muy cariñosamente, a los de allí.

(1) 40 Escuadrilla aérea de cazas (de I-16) de la 83 Brigada Aérea de la Circunscripción de Bielorrusia.

(2) Se trata de la Orden de la Bandera Roja, galardón que se da por actos de guerra de gran relevancia. Para ilustrar la dificultad en la obtención de esta preciada condecoración. Desgraciadamente se desconoce el motivo por el cual le fue impuesta a Voloshenko, pero baste decir, por poner un solo ejemplo, que se concedía en la ejecución con éxito de un tarán, es decir, de la colisión deliberada y controlada del avión propio contra el avión enemigo con el fin de derribarle. Precisamente nuestro estimado consocio Andrés Fierro Mènu fue condecorado con la OKZ tal como atestigua su libreta de vuelos por efectuar, a bordo de un Yak 7b, un tarán, con el consiguiente derribo de un avión de reconocimiento Junkers 88 alemán entre Lida y Grodno, en el verano de 1944.

(3) Acrónimo de Shpitalnyi-Vladimirov Aviatsionnyi Krupnokalibernyi, literalmente: de los diseñadores Shpitalnyi-Vladimirov de gran calibre para aviación.

HEMOS LEIDO...



Pedro Hernández Sánchez
Recuerdos
Mundi-Prensa.
Madrid, 2005.

Este relato autobiográfico nos relata la historia de un joven campesino natural de Lorca (Murcia) que aprovechó los cambios socioeconómicos producidos en la II República para poder iniciar la carrera de Ciencia Naturales en la Universidad de Madrid. Al estallar la guerra describe la situación que se vive en su pueblo y después cuenta cómo se enrola como soldado en las Fuerzas Aéreas de la República.

La importancia de este libro radica en el hecho de que es el primer testimonio de un soldado de Aviación cuyos efectivos defendieron la legalidad republicana en los primeros días de la sublevación y en los sucesos de Cartagena, hechos que casi siempre pasan desapercibido en la historia de las Fuerzas Aéreas de la República. Hernández sirvió en un batallón enviado a Cataluña para colaborar en la supresión de los movimientos violentos de mayo de 1937. Poco tiempo después nos relata su paso por las zonas de guerra de Teruel y su regreso a su región natal donde acabó la guerra en el Mando de Transportes dependiente del complejo de las escuelas aéreas de Murcia. Finalizada la contienda se introdujo en el mundo cultural, fundado en 1947 las ediciones Mundi-Prensa que pervive a su muerte.

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.

Mario García Gralla	(Toulouse)	16-01-09
Concha Montes, Vda. de A. Molina	(Benidorm)	21-1-09
Candelaria Teruel Escobar (esposa de Jesús Martínez Fernández)	(Madrid)	3-1-09
Carmen Kingston Pérez (esposa de Alfredo Salas Viu)	(Madrid)	27-1-09
Fernando Xanso Fonalle	(Barcelona)	06 - 1 - 09
Manuel Mimendi Diego	(Madrid)	02 -2- 09
Eleuterio Esteban Soto	(Valencia)	12-08-08
Francisco Diago Canos	(Francia)	21- 07-08
Herminio Hidalgo Hernando	(Madrid)	2009
Juan Pedro García Ortiz	(Murcia)	Marzo/09

APORTACIONES VOLUNTARIAS AL BOLETÍN «ICARO» AÑO 2008

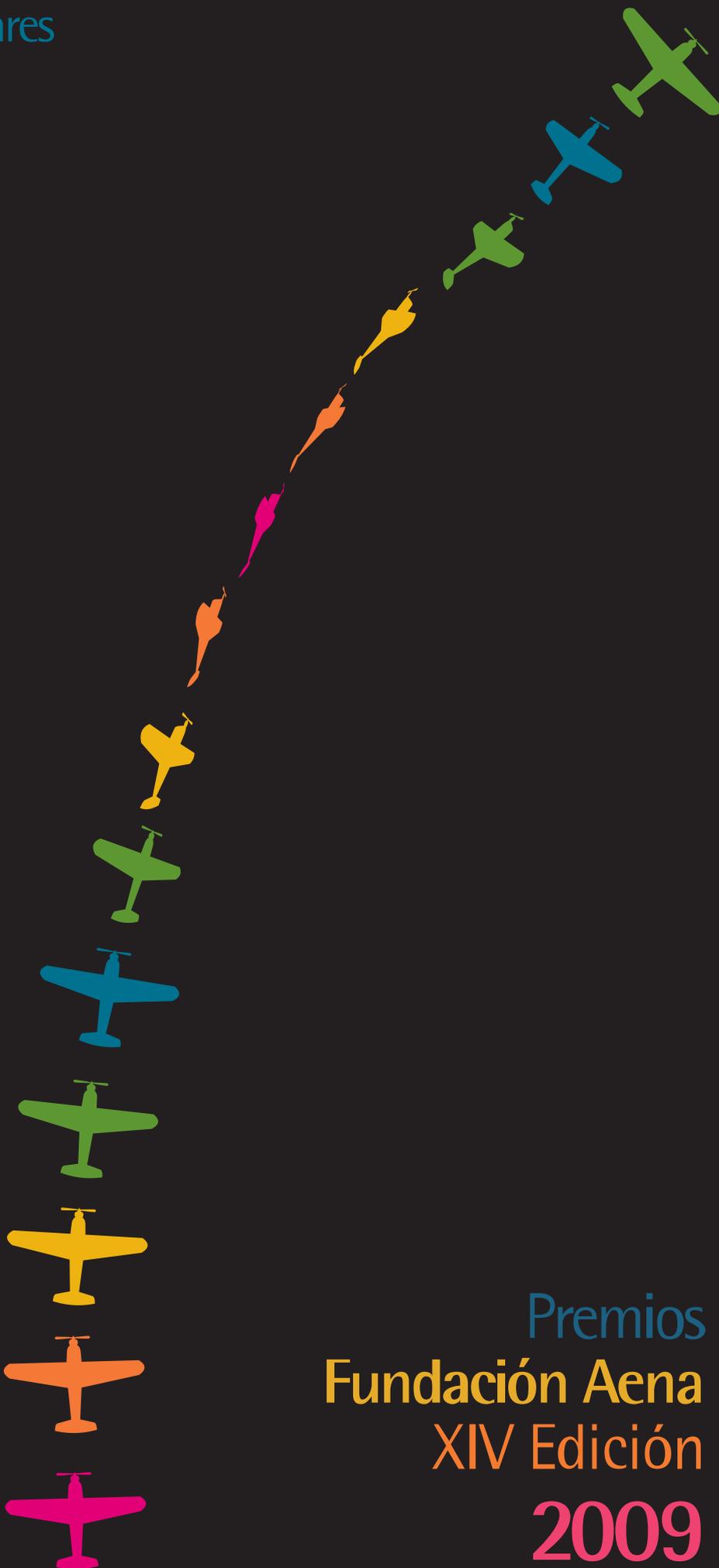
1	Francia	M. Brufau Agullo	10,00
2	Eibar	Blanca Echebarria	10,00
3	Ciempozuelo	E. Hernández Arriero	70,00
4	Madrid	J. Aparicio Alonso	20,00
5	Madrid	J. Pastor Caro	10,00
6	Villalba	M ^a Cruz Navarro Ballester	10,00
7	Francia	Dolores Martínez	20,00
8	Galapagar	E. Greciano Miguel	200,00
9	Madrid	J. Pastor Caro	10,00
10	Francia	P. Megino Lloreda	60,00
11	Madrid	G. Gutiérrez García	20,00
12	Madrid	P. Muñoz Bermejo	200,00
13	Madrid	J. Martínez Fernández	30,00
14	Valencia	R. Boigues Royo	20,00
15	Elche	M ^a Teresa Lledó	20,00
16	Madrid	Anónimo	50,00
17	Francia	J. Falcó Sanmartín	42,00
18	Francia	Simone Soldevilla	20,00
19	Madrid	C. Díaz Díaz	70,00
20	Valencia	M. Trigos Gómez	40,00
21	Madrid	J. Ibañez Criado	70,00
22	Valencia	M. Ebrí Ferre	10,00
23	Castellón	E. Pascual Alberó	30,00
24	Madrid	Isabel Igea Gainza	30,00
25	Murcia	M. Sempere Domenech	50,00
26	Madrid	Ana Benavente Sánchez	70,00
27	Francia	M. Vello Benavente	70,00
28	Francia	J. Arnau Pérez	10,00
29	Eibar	A. Ortiz de Zarate	120,00
30	Francia	R. Soriano Avila	10,00
31	Eibar	S. Marzana Amuategui	62,00
32	Eibar	V. Muguerza Narvaiza	40,00
33	Eibar	L. Ecenarro Erquiaga	12,00
34	Eibar	Concepción Zabaleta (Vda. de Laucirica)	12,00
35	Eibar	Hilaria Zapatero (Vda. de Ecenarro)	12,00
36	Eibar	Carmen Sarasua (Vda. de Juaristi)	12,00
37	Madrid	Pablo Salén Vaquero	30,00
38	Madrid	V. Montejano Moreno	20,00
39	Alsasua	Carmen Goicoechea Napal	80,00
40	Alsasua	Juan Goicoechea López	60,00
41	Madrid	Francisco Alvaro Horcajada	10,00

José Ramón López Villares

Luis Azcárraga

Periodismo

Fotografía



General Pardiñas, 116. 3ª planta. 28006 Madrid
Tels: 91 321 18 00 / 01 - Fax: 91 564 26 36
fundacionaena@aena.es

Premios
Fundación Aena
XIV Edición
2009