



ICARO

BOLETÍN INFORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

NUEVA EPOCA N° 86 IX/2006 ABRIL Publicación trimestral



SUMARIO

	Pág.
• EDITORIAL	2
• HOMENAJE A LA II REPÚBLICA	2
• CONVOCATORIA	3
• OFENDA FLORAL A DOS PILOTOS DE GLORIOSA - Cementerio El Molar-	3
• ACTOS DE AYUDA AL MUSEO DEL MUSEO DEL C.E.B.E.	4
• HOMENAJE GANDESA AÑO 2006	4
• IN MEMORIAM FRANCISCO MALAGÓN -Por Gregorio Gutiérrez-	5
• RADIOGRAFÍA DE LA ENTRETELA DEL DOSSIER 3 - Celestino Díaz	8
• ASOCIACIÓN DE AVIACIÓN EXPERIM. 23 REUNIÓN NACIONAL	8
• PAUL NOTHOMB/BERNIER	9
• JACINTO MONTERO MUÑOZ -Por Oscar de Marcos y Julio G. Bilbao	10
• HEMOS LEIDO	11
• CUANDO R. FRANCO QUERÍA BOMBARDEAR ROMA - A. Magnani	12
• IN MEMORIAM JUAN CALDEVILLA -Carlos Lázaro	13
• SE INCORPORAN	14
• MÁS LEJOS DEL CAMPO DE BATALLA -Simón Fiestas	14
• APORTACIONES VOLUNTARIAS	15
• SE FUERON	15
• LA SILLA VACÍA. Poesía de Fely	15
• FUNDACIÓN AENA (contraportada) «LA INDUSTRIA AERONAÚTICA ESPAÑOLA Colección de Maquetas Aeronáuticas. 30 de marzo - 6 de mayo 2006	

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

Esta publicación se financia exclusivamente con las cuotas y aportaciones voluntarias de los socios y simpatizantes de A.D.A.R. ADAR no se hace responsable de las opiniones de los autores de los artículos. Prohibida la reproducción total o parcial de este boletín.

BOLETIN INFORMATIVO TRIMESTRAL DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA. Nº 80. Octubre 2004.
Sede social: San Bernardo, 119, 3º Int. 28015 Madrid
Tel./Fax: 91 593 91 68.



Editorial

Estimados amigos y amigas. Es muy grato para nosotros anunciaros que, en el transcurso del presente año, ADAR va a colaborar con diferentes instituciones y asociaciones en la difusión de la historia de la Aviación de la República y sus componentes. En primer lugar, en el mes de mayo haremos acto de presencia en Getafe con una exposición sobre los carteles y libros relacionados con La Gloriosa en el marco del 75º Aniversario de la proclamación de la II República. Esta misma exposición pretendemos exhibirla en otros municipios de la región y España. Además, varios socios de ADAR harán acto de presencia en actos aeronáuticos o de historia relacionada con La Gloriosa en Extremadura y Cataluña.

También nos es muy grato anunciaros a través de este ICARO que sigue incrementándose el interés de los jóvenes investigadores en la realización de estudios de las Fuerzas Aéreas de la República y buena prueba de ello es la aparición de dos libros relacionados con ella, los cuales esperamos sean el antecedente de nuevos trabajos de investigación. Los archivos documentales de ambas delegaciones (Madrid y Barcelona) siguen recibiendo aportaciones de socios y simpatizantes cuyo contenido pretendemos difundirlos a través de una página web en Internet (en preparación) para ponerlos a disposición de los investigadores. Por último, tan sólo nos queda agradecer a todos aquellos socios que colaboran activamente con el ICARO enviando sus trabajos y animamos al resto de asociados a que participe en esta publicación.

La Directiva Nacional

HOMENAJE A LA II REPUBLICA

El Ayuntamiento del Municipio de Getafe celebra, a lo largo de todo el año, el **SETENTA Y CINCO** aniversario de la proclamación de la **II República**, con diversos eventos: Exposiciones, conferencias, charlas....etc. **ADAR** estará presente en dichos actos con «LA GLORIOSA, su Cartelería de Guerra, las Memorias de sus Hombres». La exposición será **del 8 al 28 de Mayo**, en la sala de exposiciones del Teatro Federico García Lorca, de Getafe, c/ Ramón y Cajal 22 (al lado de la Estación Centro del tren de cercanías).

CONVOCATORIA

Queridos compañeros:

Conforme dispone el artículo 19 de nuestros Estatutos, la XXX Asamblea General Ordinaria se celebrará el próximo sábado **27 de mayo** del 2.006, 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

- 1º.- Lectura y aprobación, si procede, del Acta de la Asamblea anterior.
- 2º.- Informe de la Directiva Nacional.
- 3º.- Informe Económico y Balance del año 2.005.
- 4º.- Preguntas y proposiciones.

Esperamos vuestra asistencia.

Un cordial saludo.

Vº. Bº.
El Presidente

El Secretario

Ofrenda floral en recuerdo de los más de 600 combatientes del Ejército del Ebro que descansan junto a dos pilotos de la Gloriosa en el cementerio de El Molar (Tarragona)



El pasado día 1 de noviembre el alcalde de la localidad tarraconense de El Molar inauguró un monolito en memoria de los combatientes que murieron en el hospital M-2 del XV Cuerpo de Ejército, durante la Batalla del Ebro, y que fue erigido a pocos metros del dedicado a los dos aviadores de La Gloriosa que yacen en este lugar. El magno acto fue presidido por Joan Salvadó Llorens alcalde de dicha localidad y como invitado de honor, el presidente de la Delegación catalana de ADAR, Francisco Viñals, fue el encargado de descubrir el pequeño monolito en cuya placa se puede leer: A todas las víctimas de la Guerra Civil española. Acto seguido, Joan Salvadó i Francisco Viñals dedicaron unas palabras a la nutrida concurrencia, que se componía de un buen número de veteranos y socios jóvenes que rompieron el récord de asistencia del año pasado, que fue de más de treinta, frente a los cerca de sesenta del presente año. Antes de finalizar la ceremonia con una ofrenda floral, se guardó un minuto de silencio en memoria de las víctimas de nuestra incivil guerra. Después de tan digno acto, se pasó a tomar un refrigerio consistente en un aperitivo en el casal de jubilados sito en el



ayuntamiento de la villa. Más tarde se desplazó la comitiva en autocar hasta la localidad de García, en donde se sirvió la comida de confraternidad en el restaurante l'Embarcador a orillas del río Ebro, culminando así un día inolvidable más en las memorias de los asistentes.

Isaac Montoya Salamó

EXPOSICIONES

LA II REPÚBLICA ESPAÑOLA

24 marzo al 29 mayo
Salas de Exposiciones del Centro de Arte
Ciudad de Getafe. (C/ Ramón y Cajal, 22)

A través de sus paneles se ofrece una visión real y precisa de los acontecimientos más relevantes y de las muchas iniciativas que salpicaron los escasos años de vida del proyecto republicano que apuntaba directamente a la democratización y modernización de las estructuras sociales, económicas y políticas de la España de los años 30.

VOLUNTARIOS DE LA LIBERTAD. BRIGADAS INTERNACIONALES

30 marzo al 28 abril
Salas de Exposiciones del Centro de Arte
Ciudad de Getafe. (C/ Ramón y Cajal, 22)

Muestra que presenta mediante fotos, carteles, uniformes, armamento y documentación de la época, algunos aspectos significativos de lo que supuso la Guerra Civil en España, y que rinde homenaje a los que renunciaron a la seguridad de sus países de origen para incorporarse a una lucha que hicieron suya en defensa de la Libertad.

AVIADORES DE LA REPÚBLICA BRIGADISTAS. EL ARCHIVO FOTOGRÁFICO DEL GENERAL WALTER

8 al 28 mayo
Salas de Exposiciones del Centro de Arte
Ciudad de Getafe. (C/ Ramón y Cajal, 22)

Estas dos exposiciones se presentan simultáneamente como complemento la una de la otra. La primera refleja la actuación de los pilotos de combate que se mantuvieron fieles a la legalidad republicana durante el conflicto a través de los objetos e imágenes que caracterizaron a "La Gloriosa". La segunda recoge una colección fotográfica que, con una calidad y precisión asombrosas, nos muestra escenas, lugares, personajes y acción bélica en relación con las actividades de este general de las Brigadas Internacionales.

EL VOTO FEMENINO EN ESPAÑA

3 al 31 mayo
Centro de la Mujer. (C/ San Eugenio, 8)

REPÚBLICA Y GUERRA CIVIL

26 abril al 14 mayo
Centro Cívico Cerro Buenavista. (Avda. Arcas del Agua s/n)
Realizada por el departamento de Ciencias Sociales
del I.E.S. Clara Campoamor.

ACTOS DE AYUDA AL MUSEO DEL C.E.B.E. (Centro de Estudios Batalla del Ebro)

El pasado 25 de enero de 2006, fuimos expresamente invitados los miembros de la Junta Directiva de (A.D.A.R.) Barcelona, Antonio Vilella y Simón Fiestas, en el acto de entrega de un importante donativo con destino al CENTRO DE ESTUDIOS DE LA BATALLA DEL EBRO (C.E.B.E.) por parte de la «Obra Social de la Caixa».

Celebramos que estas iniciativas de ayudas dedicadas a un proyecto de mejora al Museo de referencia, que también afecta la sala dedicada a la Aviación Militar, y que en su momento ayudo facilitando materiales y fotografías la Asociación de Aviadores de la República y que volveremos a colaborar para mejorar su contenido en la historia de la Guerra del Aire en la Batalla del Ebro, donde se enfrentaron las mejores aviaciones y pilotos del momento.

Quedamos a la espera de que los responsables de programar las mejores, nos tengan al corriente y expliquen cual es el nuevo proyecto museográfico, tendiendo presente la importancia que Gandesa dispone y exhibe desde el año 1978, un imponente Monumento dedicado a la Paz, que fue proyectado con el advenimiento de la Democracia y la visita internacional de tantos combatientes que lucharon y murieron en España. Aquellos hombres y mujeres que con su ejemplo hicieron realidad el lema o principio: «MI PATRIA ES LA HUMANIDAD».

(A.Vilella Vallés y S. Fiestas)

HOMENAJE GANDESA AÑO 2006

Os comunicamos que los actos de homenaje a todos los que murieron en la Guerra Civil Española, que se celebra todos los años en el Monumento erigido en el municipio de Gandesa (Tarragona).

Organizado por la Delegación Norte Balear, será el día **18 de Junio**, (domingo). del presente año.

Animamos a todos los compañeros e hijos a sumarse a este homenaje.

Para mas información llamar al los teléfonos: 93-44252567 (martes y jueves tarde) y 91-5939168 (lunes y jueves de 16 a 19'30, martes miércoles y viernes de 9'30 a 13'00 horas)



IN MEMORIAM FRANCISCO MALAGÓN IBÁÑEZ

(por Gregorio Gutiérrez - Guti)

Hace ya mucho tiempo que pensé rendir un pequeño homenaje póstumo, en nuestra revista ICARO, a quien fue mi gran compañero y amigo Malagón.

Para ello, me puse en contacto con su familia, por si querían aportar algunas fotos o algo que pudiera ser interesante. Decepcionado por el escaso, o nulo, interés demostrado, fui dejando pasar el tiempo..... hasta hoy.

He vuelto a contactar con sus descendientes obteniendo los mismos resultados que la vez anterior. Pero yo, en mi interior, siento como si tuviera una «cuenta pendiente», que es lo que me ha movido a escribir estas líneas.

Ambos compartimos una serie de vicisitudes durante muchos años, lo que hizo reforzar nuestra amistad.

Malagón era una persona que, a primera vista, «caía bien». De complexión más bien menuda, tenía un excelente carácter, era extrovertido, vivaracho, inteligente, y tenía un humor envidiable.

Entre los demás compañeros de aviación, Malagón era un «referente». Si alguno, de cualquier provincia, tenía que desplazarse a Madrid, por el motivo que fuera, lo primero que hacía era contactar con él, que siempre estaba dispuesto a solucionar cualquier duda o problema.

Tuvo muy mala suerte; no pudo disfrutar de la reinstauración de la Democracia, ni del reconocimiento de nuestra profesionalidad militar.

Falleció el 17 de julio de 1974, y fue enterrado el 18 de julio (Fiesta Nacional)

¡Que fecha más nefasta!

Conocí a Malagón en la primavera de 1937, cuando ambos formábamos parte del grupo de jóvenes que habíamos sido seleccionados para la segunda expedición, que el Gobierno de la República enviaba a Kirovabad, (URSS), para la formación de pilotos. El trabajo en la Escuela fue intensivo, pues era necesario terminar nuestra formación lo antes posible. Una vez superados los entrenamientos en el U-2 y R-5, pasamos a volar en los aviones de combate, los mismos que utilizaríamos en el frente.

Tanto Malagón como yo fuimos designados por la jefatura de la Escuela para volar en el Tupolev SB-2 (denominado Katiuska en España).

Fue, a partir de entonces, cuando la relación se hizo más personal entre ambos, ya que asistíamos a las mismas clases y volábamos en el mismo aeródromo. Cuando terminó nuestra formación en la Escuela, regresamos, también juntos, en el primer grupo. Llegamos a Madrid el día 31 de diciembre de 1937, a las 12 de la noche. El día primero del año 1938 amaneció Madrid con una nevada impresionante. Una semana después nos incorporábamos a las Fuerzas Aéreas de la República. Malagón fue destinado

a la 3ª escuadrilla y yo a la 2ª (ambas del Grupo 24). En el mes de marzo se creó la 4ª escuadrilla, a la cual me incorporé hasta el fin de la contienda.

Durante todo ese tiempo no nos vimos.

El día 29 de marzo de 1939 fue el día señalado para la entrega de los aviones en Barajas, y así finalizaba nuestra «guerra fratricida». Cuando vi, a

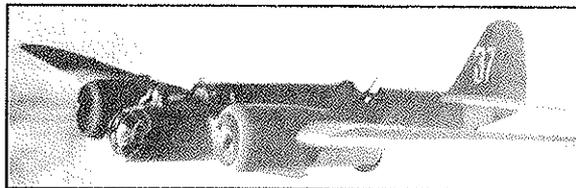
Malagón nos dimos un fuerte abrazo. No sabíamos que, a partir de ese día, comenzaba un verdadero «Vía Crucis», que íbamos a compartir durante seis años más. (No nos dieron de comer, ni ese día ni al siguiente, y tuvimos que dormir en el suelo, en un local

que no tenía puertas ni cristales. Menos mal que aún conservábamos los equipos de vuelo).

Al día siguiente, (30 de marzo) muy temprano, nos despojaron de las prendas de abrigo y de las maletas, con toda la ropa y pertenencias. Sin ropa de abrigo, nos trasladaron, en camiones descubiertos (de pío) a la prisión de Porlier. **¡Esto era el comienzo!**

Después de un tiempo, fuimos trasladados a la «Cárcel Modelo» de Valencia. Pasamos por consejos de guerra y condenas a muerte por el delito de «Adhesión a la rebelión» **¿Quéé?**

(sin comentarios)



1937. Tupolev SB-2 «Katiuska»



No es mi intención relatar las condiciones infrahumanas que tuvimos que soportar. Resumiendo: que las pasamos muy mal, pero éramos jóvenes y aguantábamos todo lo que nos echaran.

Cuando nos conmutaron la pena máxima, nos trasladaron al penal de San Miguel de los Reyes (también de Valencia), donde debíamos cumplir condena (25 años). Cuando llegamos, ya había un buen número de compañeros, y otros que fueron llegando después.

Lo primero que hicimos Malagón y yo, fue «apuntarnos» a las clases de matemáticas que impartía D. Pedro, profesor (recluso también), de no sé qué Escuela de Ingeniería en Madrid. Para mí, era indispensable tener una buena formación en esta materia, pues yo, antes del 18 de julio del 36, tenía un taller de radio y electricidad en mi domicilio. Mi preparación técnico-práctica era bastante buena para la época, no así la base teórica. Don Pedro, nos enseñó matemáticas elementales

y superiores. Al principio, éramos aproximadamente, una treintena en clase, pero, poco a poco, el número

iba disminuyendo hasta que quedamos cuatro. Esto se repitió varias veces: se abría la matrícula, se llenaba la clase, y volvía a ocurrir lo mismo. Malagón era un «lince». Tenía una capacidad de asimilación asombrosa. Le propusimos a D. Pedro que nos pusiera «tarea» para realizar fuera de clase. Yo estaba entusiasmado. Iba consiguiendo lo que más ambicionaba en mi vida, que era estudiar para cimentar la base de mi futuro (como así fue). La



1947. Lola, mi novia, con 21 años falleció en 1986

participación de Malagón en el curso, fue para mí una ayuda inestimable.

Fui alternando las clases de matemáticas con otras de física. Mi mente no estaba en otra cosa, y hasta puedo decir, que me sentía feliz-

Un buen día recibimos una buena noticia, que para mí era mala. Nos rebajaban la pena de 25 años por la de 8 años. Eso significaba nuestro traslado a otra prisión.

En efecto, nos llevaron a la de Santa Maria del Puig (un antiguo Monasterio) también provincia de Valencia.

Aquí ya todo era distinto, no obstante Malagón y yo continuábamos con los estudios, pero ya sin profesor. Nuestra estancia en esta prisión, fue muy desafortunada. Se declaró una epidemia de «tifus exantemático» que produjo muchísimos fallecimientos. (Como consecuencia del «hacinamiento» y malísimas condiciones higiénicas).

Nuestro compañero, Rafael González, estuvo gravísimo, Se salvó gracias a las atenciones y cuidados que, tanto Malagón como yo, le prodigamos. No quiero extenderme en este tema pero la situación era «extremadamente peligrosa».

También hubo una incidencia masiva de enfermos de «paludismo» (malaria), producida por una invasión de mosquitos «Anopheles», que procedían de los charcos del cultivo del arroz, que nos chupaban la sangre sin compasión, y que no nos dejaban dormir.

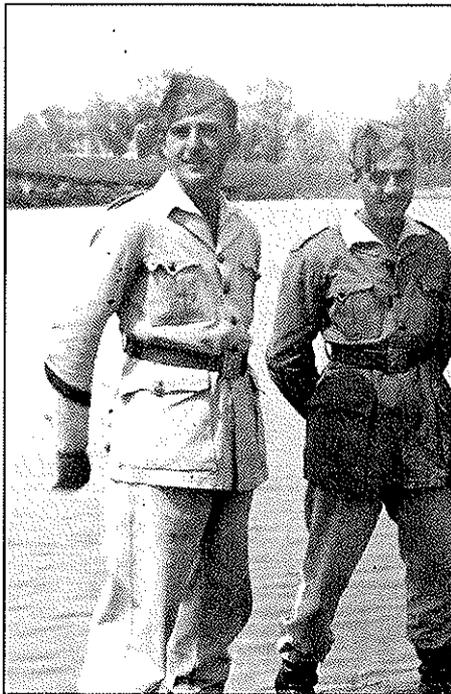
Esta vez, entre otros compañeros, me tocó a mí la suerte. Enfermé de «paludismo», que me atacó de manera despiadada: Comenzaba con intensos escalofríos, que duraban

aproximadamente media hora, seguido de un fuerte calor y fiebre muy alta (40-42°) durante cuatro a seis horas, y a continuación una etapa de sudoración «a chorros», que me dejaba hecho un «guiñapo».

Esto se iba alternando, un día sí y otro no. Se combatía con «quinina», que me dejaba sordo y me atacaba la memoria. Durante varios días no te acordabas de nada.

Al final de una de estas crisis, yo tenía la vejiga llena y quería orinar. Los retretes, estaban al final de un largo pasillo, en el cual se establecía una fuerte corriente de aire. Entre los demás compañeros había un dilema: ¿qué hacemos con él?. Yo estaba «destrozado» y era incapaz de moverme. Entonces Malagón, cogió su plato (de aluminio) y me dijo: ¡venga, mea aquí!. Así lo hice y a continuación me quedé dormido. Todo este «espectáculo» se desarrollaba en el mismísimo» suelo de la habitación, sobre una colchoneta de lona, escasamente rellena de paja de esparto.

A la hora del «rancho» Malagón recogía su ración y comía como siempre, en el mismo plato. Durante el mes de junio de 1941, había rumores, entre los reclusos, de que merced a un indulto, pronto saldríamos a la calle en libertad condicional.



1942. Rafael González y Francisco Malagón, en «La Legión»



1945. Logotipo de mi taller de Radio.



1970. Malagón, en la reunión de Valencia.

Efectivamente, íbamos saliendo en pequeños grupos. Yo salí el día 3 de julio. Malagón había salido antes. Después de la excarcelación, nos veíamos de vez en cuando, pero aún no había terminado nuestro «calvario». Nos obligaban a hacer el servicio militar con el nuevo régimen, pero, como éramos «desafectos», nos mandaban a **Batallones Disciplinarios de Trabajadores** que se habían creado para tal fin.

Nos reunimos un pequeño grupo y decidimos que, lo menos malo era alistarse a la Legión. El periodo mínimo eran 3 años.

La cuestión es que el día 18 de diciembre de 1941, en el «Banderín de enganche» de Vallecas, en Madrid, nos alistábamos: Rafael González, Juan Martín Simón, Francisco Malagón, Julio Muñoz (el chato) y yo. Ese mismo día salimos ya con la cabeza rapada al «cero». El tema de la Legión lo voy a dejar «aparcado» para otra ocasión. Tres años y 28 días (1123 en total) vividos día a día en la misma unidad, da para un libro de muchas páginas.

El día 15 de enero de 1945, recogíamos la licencia en Tauíma (Melilla) ¡Ya estábamos libres de aquel compromiso!

Ahora había que poner manos a la obra para encarrilar el futuro.

Yo monté un buen taller de radio en mi domicilio, y cada cual se fue acoplando en su trabajo, nada fácil en aquella época.

El tiempo iba transcurriendo, pero nunca perdí el contacto con los «legionarios».

De vez en cuando solíamos ir Malagón y yo, con nuestras respectivas novias, a «La Bombilla» (casa Juan) a merendar y bailar a los acordes de un castizo organillo. Por cierto, las dos tenían el mismo nombre: «LOLA».

Como curiosidad voy a contar lo siguiente: Lola, mi novia, era una excelente modista. Estaba colocada como oficiala de primera en un taller, digamos de «alta costura», para niños/as. Por sus manos pasaron las prendas que vestían los hijos de las más altas personalidades de la política y las finanzas de entonces. También salió de sus manos el traje de Primera Comunión que vistió S.M el Rey don Juan Carlos I, cuando tenía 9 años. (*)

En 1960, compré mi primer coche y ya estábamos casados los dos.

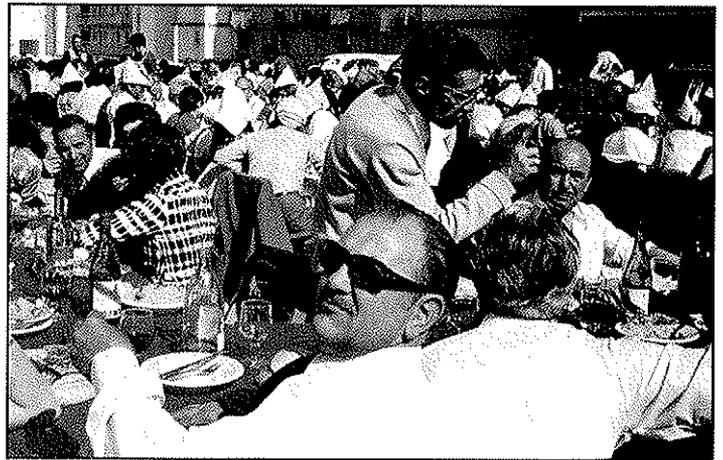
Malagón trabajaba en un importante almacén de accesorios de automóvil «Casa Sancho», en la calle de Lagasca.

Por este motivo nos veíamos con más frecuencia. Los días festivos, solíamos ir a merendar o cenar a «La Chuleta y el Churrasco», un restaurante situado en la carretera de La Coruña, a la salida de Madrid. El día primero de mayo de 1970, los compañeros de Valencia, organizaron la primera reunión «clandestina» en El Palmar (la Albufera). Salimos muy temprano en mi R 8, Malagón y yo, con nuestras respectivas esposas. También mi hijo Alberto que entonces tenía 12 años.

(En el nº 72 de ICARO, de octubre de 2002, escribí un detallado artículo sobre este acto)

En mayo de 1972, se celebró la Comida de Benidorm, con una asistencia masiva de compañeros.

Estábamos tratando de crear nuestra Asociación de Aviadores.



1972. Malagón, en la comida de Benidorm

Malagón no lo pudo ver. Se acercaba la fatídica fecha: **18 de julio de 1974** (Fiesta Nacional).

Amigo Malagón; perdona mi tardanza en rendirte este pequeño homenaje póstumo. Creo que lo más importante es, que, a pesar del tiempo transcurrido, y de mi avanzada edad, aún sigues ocupando un **espacio** en mi memoria.

Guti

* (El taller de costura estaba situado en un domicilio particular en la calle de Jorge Juan, 85, entre las calles de Narváez y Fernán González. Lo regentaba una señora, de la «alta sociedad», que se llamaba «Nines».

El traje fue entregado en el domicilio de D. José M^a de Areilza, el cual lo hizo llegar a Estoril - Villa Giralda).



RADIOGRAFÍA DE LA ENTRETELA DEL DOSSIER 3

(Celestino Díaz)

Entretela: Tejido que se pone entre la tela exterior y el forro (valga el símil) Algo parecido se aprecia en el Dossier 3. Los Pilotos de Caza por la parte que más se ve, en la entretela se aprecia a los observadores – ocultos- y los demás pilotos se hacen del forro que también se puede apreciar.

En mis consideraciones acerca de los aviadores formados en la URSS, finalizaba afirmando «que el contenido del DOSSIER 3, tenía mucha tela que cortar». Con esas palabras pretendo significar que la redacción de Carlos Lázaro tiene un contexto profundo, por eso añadía: «merece la pena hilvanar su entretela». En síntesis, el prólogo lo aclara bastante bien. Ahora, el primer hilván viene a cuento decir algo del escondite donde estaban situados los malditos observadores, allá en Jarkov. Poco sabía el amigo Carlos, pues sólo contaba con los datos que recabo de un artículo en ICARO de Rafael Bernabéu, y ni siquiera podía saber si teníamos un jefe español en la Escuela. Lo argumento sin el menor recelo hacía su buen trabajo de investigación histórica, pues como aviadores formado en el este de Europa estamos altamente agradecidos. A tu defensa y a la de todos los demás historiadores que se puedan ocupar de nuestro pasado. Reitero que el propio apodo de observador contribuye, en parte, a su absoluto olvido, por anacrónico o más bien, arcaico, nombre adecuado en los primeros tiempos en que su función era exclusivamente observar.

Para no prolongar estas líneas, me limitaré a comentar cómo fueron los primeros pasos dados en Rogan, localidad próxima a Jarkov, segunda ciudad de Ucrania con 1.600.000 habitantes, y unas edificaciones modernas, con un buen número de edificios que se podían considerar «rascacielos», por lo menos, así nos pareció a nosotros en la primera visita a esa población. Además tuvimos la suerte de desfilas por sus avenidas con motivo del aniversario de Noviembre de 1937; fuimos en unos camiones descubiertos del Ejército, llevábamos una indumentaria de vuelo: chaquetón de cuero, gorro también de piel, gafas y botas altas, y en lugar de calcetines utilizábamos una especie de vendas que las reponíamos todas las semanas. (A José García, en su diario resume que lo más extraño para él fueron los calzoncillos largos) para nosotros desconocido eran las vendas. Ya sabéis que esta zona es fría pero sus veranos son menos calurosos que en Madrid, tal vez propio de su paralelo 50° HN que cruza Europa al S. de Alemania y Norte de Francia.

Ya estamos en la Escuela; nada más llegar nos acoplaron en una galería próxima al comedor (otra curiosidad: en las primeras fechas de estancia teníamos unos recipientes para depositar colillas y restos de cosas, como comprobaron que la mayoría de las colillas se echaban al suelo, sin lamentarse, nos colocaron un bidón de gasolina de 200 litros vacío... Al día siguiente, nos presentaron los profesores y el director del curso nos expuso con todo detalle el plan de estudios, cintando sus asignaturas. Enseguida, nos dimos cuenta que nos obligaba a trabajar duro. El nerviosismo no se pudo evitar, por ello, un compañero dijo: «Por algo a los aspirantes a observadores del primer curso los exigieron que fueran universitarios». Al fin creo que cumplimos como era nuestro deber. Cualquier otra actitud no hubiera sido correcta. Continuaremos con una recopilación de todo los estudios, buscando en la memoria por carecer de un diario.

ASOCIACIÓN DE AVIACIÓN EXPERIMENTAL

23 Reunión Nacional – III Reunión Ibérica

Aeroclub de Guadalajara, Robledillo de Mohernando (Guadalajara)

Del 16 al 18 de Junio del 2006

Este año lo dedicaremos a uno de los pioneros de la aviación, Santos Dumont, con motivo del centenario de su vuelo 14-bis. Considerado por muchos como el primer vuelo.

Como en otras ocasiones, aprovechamos la hospitalidad del Aeroclub de Guadalajara para realizar la reunión nacional de este año en sus instalaciones.

El que desee podrá quedarse acampado en el mismo campo.

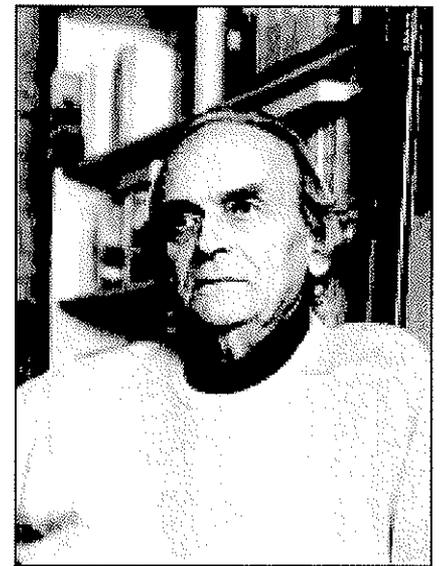
Contaremos en esta ocasión con un nutrido grupo de conferenciantes que nos hablarán de diversos temas. Entre ellos, el presidente del RACE, José Luis Olías que nos hablará de la reconstrucción de su Piper, Gregorio Gutiérrez y Joaquín Calvo que nos hablarán de cómo se volaba en los años 30, Antonio Beneytez, Antonio Gil y Raúl que nos hablarán de la construcción de sus Zenair CH-601. Un compañero de Portugal que nos hablará de Santos Dumont, Paco que nos hablará de sus aventuras pilotando aviones de todo tipo, entre ellos los Mig y Claude Plathey que nos dará su visión de la situación actual de la construcción amateur.

Reserva este fin de semana para disfrutar de las actividades programadas con tus amigos en Robledillo.

(Joaquín Guerra)



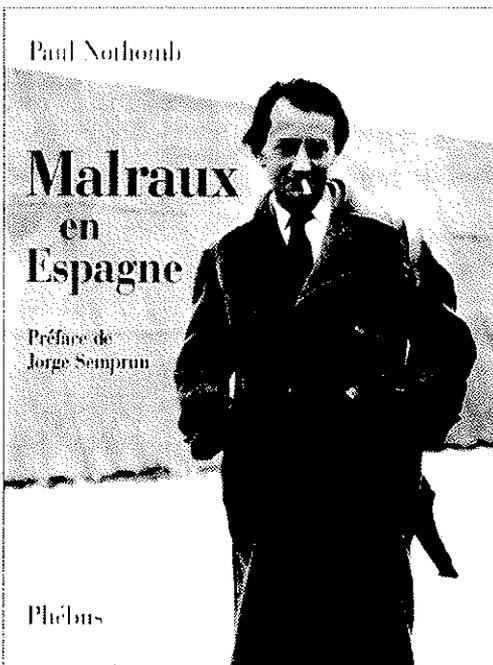
PAUL NOTHOMB/BERNIER PILOTO DE LA «ESCUADRILLA ESPAÑA» (1913-2006)



PAUL NOTHOMB

El escritor belga Paul Nothomb, más conocido en España por su seudónimo Paul Bernier, falleció el pasado 27 de febrero en París.

Nacido el 7 de diciembre de 1913 en una familia de la clase media acomodada belga, Paul Nothomb se afilió al Partido Comunista Belga el mismo año en que ingresó en la École Royal Militaire. En 1935 los servicios de inteligencia descubren sus actividades clandestinas y se marcha a Estados Unidos, donde entra en contacto con grupos comunistas en Nueva York.



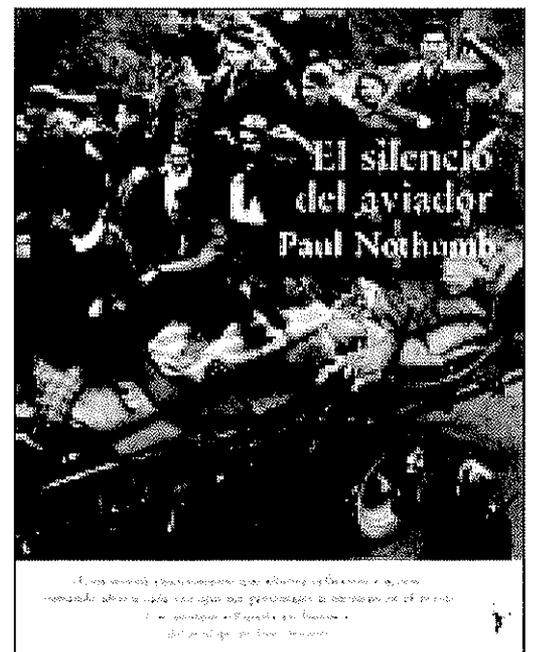
Cuando se produce la sublevación militar en España, solicita permiso a su Partido para ir a luchar al lado de la República. Llega a Madrid en septiembre de 1936 y se integra como piloto en la Escuadrilla España, dirigida por el escritor André Malraux, a quien admiraría toda su vida. Esta experiencia será reflejada en su obra *La Raçon* (Publicado recientemente como *El silencio del aviador*, Funambulista, 2006) y él mismo es convertido por Malraux en el personaje del piloto Attignies en su novela *Le Espoir* (La esperanza). En febrero de 1937, Nothomb es herido en la última misión de la escuadrilla cerca de Motril y regresa a Bélgica.

Durante la Segunda Guerra Mundial, lucha contra los alemanes y cae en manos de la Gestapo en 1943. Es torturado y decide convencer a sus verdugos de que está de su parte, pero acaba delatando a sus camaradas, e incluso intenta persuadir a otros presos para que

hablen. Esta experiencia será reflejada en su libro *Le Delire Logique* (El delirio lógico). Logra escapar de los nazis y acaba la guerra con el grado de teniente, pero al finalizar la contienda le hacen un consejo de guerra y el Partido Comunista belga le expulsa de sus filas. Es condenado a ocho años de prisión. Rehabilitado en 1948, se establece en Francia y comienza una carrera de escritor publicando novelas bajo el seudónimo de Julián Segnaire. Además de un libro dedicado a su querido jefe Malraux, recientemente ha aparecido *El silencio del aviador*, publicado por la Editorial Funambulista.

Para más información sobre su novela *El silencio del aviador*.
www.funambulista.net/silencio_aviador.htm

Editorial Funambulista Alberto Aguilera
8 28015 Madrid Tel. -. 915916416 www.funambulista.net



Jacinto Montero Muñoz: Un alcarreño piloto de la República.



Jacinto Montero Muñoz

Jacinto Montero Muñoz nació en Albalate de Zorita (Guadalajara), el 3 de julio de 1917, en el seno de una familia de campesinos.

Antes de la guerra trabajaba como vendedor ambulante conduciendo una furgoneta con la que también realizaba algunos portes. En uno de esos viajes le sorprendió el

inicio de la guerra civil en Valencia, regresando rápidamente a su pueblo. El 16 de agosto de 1936 se alistó en el Batallón «Manuel Andrés» de milicias de Izquierda Republicana «Balas Rojas» quedando adscrito a la segunda compañía adherida a la «Columna Galán» que operaba en el sector de Somosierra (Buitrago de Lozoya), destino en el que combatió durante 3 meses, tras los cuales, regresó de permiso a su pueblo. Durante su estancia en Guadalajara, solicitó traslado a la capital de su provincia para formar parte del «Cuerpo de tren» realizando labores de chofer, por poseer carné de conducir y experiencia como conductor.

En julio de 1937 acudió a la base naval y aeródromo de La Ribera (San Javier, Murcia) como conductor de un grupo de soldados aspirantes a piloto de aviación. Jacinto, que no tenía intención inicial de presentarse a las pruebas, se animó finalmente a probar suerte al ver que no eran admitidos ninguno de sus compañeros de viaje. La fortuna quiso que Jacinto superara las pruebas de admisión mientras que sus compañeros eran rechazados.

Formó parte de la segunda expedición a Kirovabad, junto a Rómulo Negrín, Manuel Orozco o Luis Sirvent, entre otros. La expedición fue acompañada por el capitán Antonio Salueña Lucientes y el teniente mecánico Ramón Moreno Bernal. Para unirse a la expedición, Jacinto salió

el 17 de julio con destino a Sabadell, donde permaneció cerca de un mes. Posteriormente, junto a sus compañeros, hace el trayecto Port Bou-Marsella en ferrocarril. En Marsella, la expedición embarca en el buque francés «Teophile Gautier» con destino Odessa, siendo trasladados los alumnos en tren a Moscú donde permanecen 4 días en un cuartel hasta su traslado definitivo en ferrocarril hasta la escuela de pilotos de Kirovabad (Azerbaiyán).

Jacinto permanece en la URSS durante cinco meses y realiza los cursos de piloto elemental militar y de caza regresando a España el 28-1-1938. Su nombramiento como piloto militar de aeroplano con el empleo de sargento aparece publicado el 5-2-1938, pasando previamente al cuadro eventual de Girona, en abril 1938 entra en el grupo de reentrenamiento y caza de la 2ª Región Aérea. Finalmente el 21 de mayo se incorpora a la 4ª escuadrilla de Chatos con destino en La Señera (Valencia), formando parte del Grupo 26 de Caza de la Escuadra 11.

Algunas referencias, como la documentación enviada al juez especial de aviación del Juzgado nº 7 de Valencia, en el que fue condenado tras la guerra civil, parecen referirse a Jacinto Montero como «jefe de escuadrilla de la aviación roja», aunque tenemos dudas al respecto, pues no existen referencias sobre su nombramiento más allá de sargento. Incluso un óleo actualmente en poder de su viuda, obra del pintor E. Esteban Alonso, en el que la numeración de la matrícula de su avión, aparece en blanco, como correspondía a un jefe de escuadrilla.

El Polikarpov I-15 que pilotaba Jacinto poseía la matrícula CA-036 y fue de los primeros en completarse en la factoría de Reus (Tarragona), ya con un motor «Elizalde», según algunos pilotos de «La Gloriosa», mucho más robusto que los que venían de la URSS. Participó durante esos meses en varios servicios de protección de frentes. El 10 de junio, durante una misión de interceptación a 8 bombarderos Savoia-Marchetti SM-79 que tenían como objetivo el puerto de Valencia, escoltados por un nutrido grupo de unos 40 Fiat CR-32 «Chirri»; Jacinto resultó herido en un muslo y su avión derribado. En el citado combate, según

el bando gubernamental, el resultado fue de 4 bombarderos y 9 cazas italianos abatidos, frente a 4 «Moscas» y un «Chato» republicanos. Según testimonios familiares, el alcarreño logró derribar a un enemigo antes de caer (en el citado óleo de Eusebio Alonso derriba un jefe de escuadrilla de «Asso di Bastoni», nada menos), aunque no hemos podido confirmarlo. Lo cierto es que tras saltar en paracaídas y ser rescatado, ingresa en el hospital de El Vedat (Valencia) hasta agosto y posteriormente en el Doctor Cortés de Albacete recibiendo el alta el 9 de febrero 1939. Convaleciente en su pueblo le sorprendió el final de la GCE.

Tras la guerra, con apenas 22 años de edad, fue juzgado en octubre de 1939 por «auxilio a la rebelión» ingresó en la cárcel de Torrijos de Madrid, siendo trasladado después en mayo 1940 a Barcelona. Fue condenado a doce años y un día cumpliendo un año y medio. Posteriormente tuvo que realizar el servicio militar en un batallón de castigo en Zaragoza. Al acabar volvió a Albalate de Zorita, donde se casó, ocupándose de la tienda de alimentación de sus suegros.

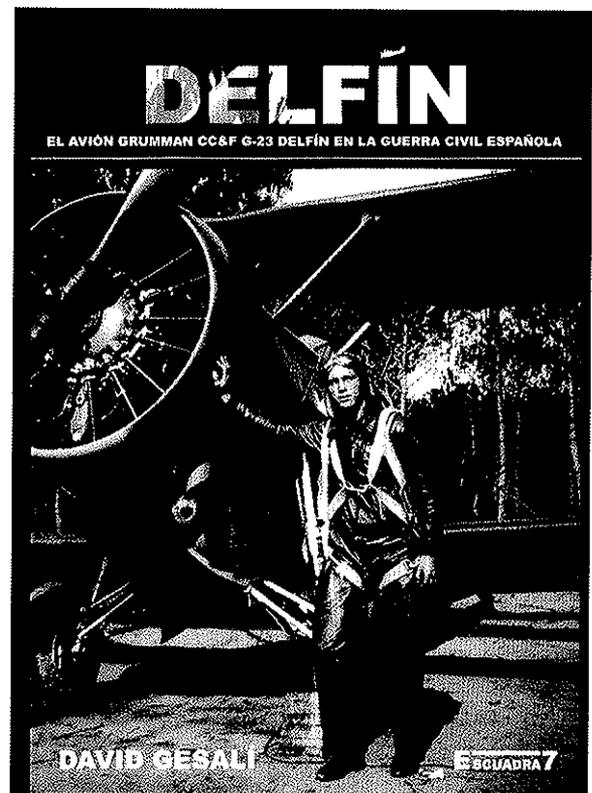
Tras la muerte de Franco, el también ex piloto Jaime Mata se puso en contacto con él, por lo que acudió junto a su esposa a una de las comidas organizadas en Benidorm, reencontrándose con sus viejos compañeros. Falleció poco después. Sirvan estas líneas de homenaje y recuerdo a su memoria.

Óscar de Marcos (ADAR) y Julio G. Bilbao (Documentalista Efe)

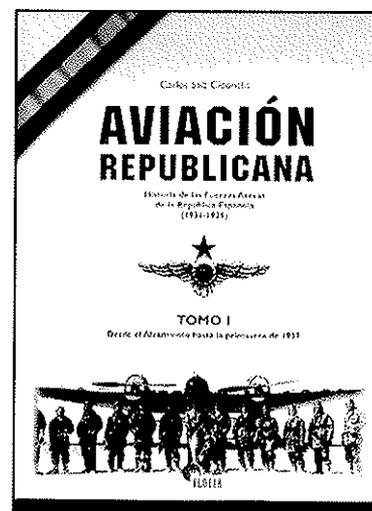


Jacinto Montero

HEMOS LEIDO...



Recordamos a nuestros lectores que el libro que ha escrito David Gesalí sobre la participación del Grumman G-23 «Delfín» en la Guerra Civil se puede solicitar llamando al 93.572.31.91 o en escuadra7@escuadra7.com



Carlos Saiz Cidoncha acaba de publicar el primer tomo de *Aviación Republicana. Historia de las Fuerzas Aéreas de la República Española (1931-1939)* monografía exclusivamente dedicada a las fuerzas aéreas durante la época de la II República y, en concreto, sobre la participación de «La Gloriosa» en la Guerra Civil. Este es el primero de los tres tomos de los que consta la obra. Sus 415 páginas se presentan lujosamente encuadernadas y con numerosas fotografías, abarcando desde la sublevación militar hasta la primavera de 1937. La obra completa se puede obtener con una oferta de lanzamiento. Interesados dirigirse a:

Almena Ediciones.
Tel/Fax: 559.19.96 o
almena@eresmas.net.

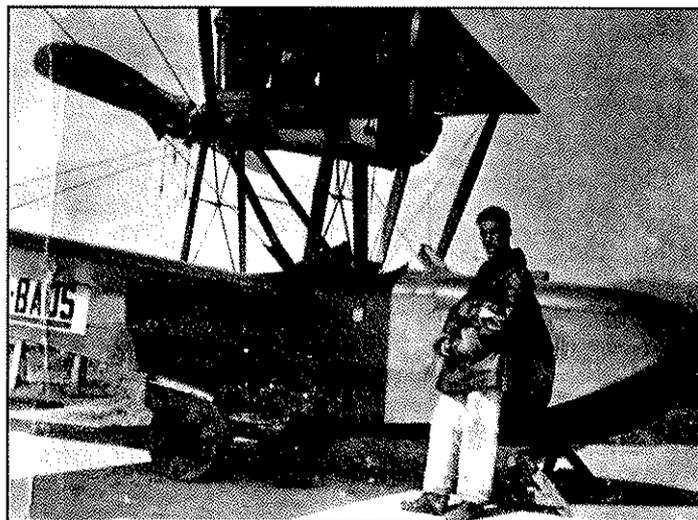


CUANDO RAMÓN FRANCO QUERÍA BOMBARDEAR ROMA

Abordamos aquí una historia casi desconocida. La protagonizan Ramón Franco, hermano del dictador, y Giordano Viezzoli, joven piloto italiano que, en 1936, sería aviador de la República.

Hay que empezar con Viezzoli para contar esta historia. Giordano Viezzoli nació en 1910 en Trieste, en una familia cuyos miembros siempre se habían comprometido con la política. Su padre, Giuliano, héroe de guerra, era un ferviente republicano y antifascista, por lo que tuvo que padecer persecuciones policiales. El mismo Giordano, a los diecisiete años, fue detenido por haber rasgado el emblema de la monarquía. A finales de 1928, tuvo que hacer el servicio militar: se alistó en aviación y llegó a ser sargento piloto de hidroaviones. En 1930 se encontraba en un aeropuerto en Cerdeña. Lo que Viezzoli planeaba, era huir a Francia con su aparato, llevando consigo a su padre y a su hermano menor. Giuliano tenía relaciones con los antifascistas exiliados en Francia, sobre todo con el grupo liberal-progresista de Giustizia e Libertà (GL). Este grupo se había aliado con los republicanos españoles que, desde Francia, luchaban en contra de la monarquía de Alfonso XIII. Mientras tanto, tuvo gran resonancia la empresa de Giovanni Bassanesi. Era éste un antifascista, también relacionado con GL, que despegó el 11 de junio de 1930 con una avioneta desde Suiza, sobrevoló Milán y dejó caer una lluvia de octavillas en contra de la dictadura de Mussolini. Los de GL pensaron que se podía intentar una empresa parecida con el avión de Viezzoli, ya que éste estaba a punto de huir a Francia.

Fue entonces que entró en escena Ramón Franco. Como es sabido, Ramón gozaba de gran fama por sus hazañas aeronáuticas. En aquel tiempo manifestaba ideas republicanas, por lo que tuvo que huir a Francia después de la sublevación de Cuatro Vientos. Como hemos dicho, había lazos entre los republicanos españoles y el grupo de GL, así que Ramón se enteró del proyecto de Viezzoli. La idea de lucirse en una empresa como la de Bassanesi le encantaba, así que Ramón expuso un plan a los italianos: primero, que Viezzoli volara desde Córcega hasta Roma, luego que le dejara su avión. Ramón volaría hasta Barcelona, dejando caer desde el cielo octavillas catalanistas impresas en Francia. El plan, más que arriesgado, era absurdo. Las autoridades militares italianas no tardarían en darse cuenta de la desertión de Viezzoli, así que su avión no podía dar vueltas por el Mediterráneo sin que los cazas fascistas lo interceptaran. De todas maneras, el proyecto fracasó aún antes de empezar. En el grupo de GL había un espía, que lo delató todo a la Policía italiana. Viezzoli acabó en la cárcel y, junto con él, otros integrantes del grupo de GL. Ramón Franco no se dio por vencido. A finales de 1930 coincidió con Bassanesi en Bruselas y se hizo su amigo. Pocos meses después, al proclamarse la II República en España, Ramón volvió a Madrid, acogido como a un héroe. Nada más llegar, se entrevistó con unos antifascistas italianos,



Giordano Viezzoli, m junto a su avión SM 57.
Con este aparato, Ramón Franco quiso echar octavillas
sobre Barcelona.

entre los cuales estaba Bassanesi. Tenía un nuevo plan: ofreció a los italianos la posibilidad de utilizar un aeropuerto español para hacer un vuelo de propaganda sobre Roma. Incluso habló de apoderarse de un avión y de una carga de bombas cerca del Tajo y bombardear Palazzo Venezia, donde residía Mussolini. Los italianos no se dejaron convencer: la idea les pareció una extravagancia y no se hizo nada.

Al parecer, hubo más entrevistas entre Franco y los antifascistas italianos: en los Archivos de Estado italianos hay informes que prueban que la policía de Mussolini vigilaba a Ramón, al que se consideraba un hombre extravagante pero peligroso. Incluso se hablaba de una supuesta afiliación comunista y alguien afirmaba que recibía dinero desde Moscú. Como sabemos, Ramón Franco acabó traicionando a la República y pasando al bando de su hermano. Por lo que se refiere a Viezzoli, el juzgado lo condenó a seis años de cárcel, pero en 1933 hubo una amnistía y el joven recuperó su libertad. Pese a ser sometido a estrecho control policial, en 1934 logró escapar a Francia y se reunió con su padre y su hermano, que ya estaban en París. Al estallar la guerra española se ofreció como voluntario en defensa de la República. Ya que se necesitaban aviadores, a Viezzoli se le destinó a la escuadrilla internacional de André Malraux. Llevaba seis años sin pilotar aviones y no había tiempo para entrenarse, así que voló como observador-bombardero en los bombarderos Potez 542. De la actuación de Viezzoli en España ha escrito Angelo Emiliani, socio ADAR, en su libro sobre los italianos en la aviación republicana. Giordano Viezzoli murió en combate el 30 de septiembre de 1936. Malraux le restituyó una vida, por lo menos literaria, transformándole en el personaje de Marcelino en su novela «La esperanza».

Alberto Magnani

In Memoriam. Juan Caldevilla Cecilia

Juan Caldevilla Cecilia nació en Garcillán (Segovia) el 29 de diciembre de 1914. Inició su carrera aeronáutica el 1 de julio de 1930 al ingresar en la Escuela de Aviación Naval de Barcelona y después de tres años de estudios realizados en las academias castrenses de la Ciudad Condal y San Javier se especializó como observador-piloto el 15 de julio de 1933. En esa época ya despuntaba el espíritu inquieto y trabajador de Caldevilla que le hizo completar su formación en Navegación y Telecomunicación en una Academia de la Marina Mercante de Barcelona mientras prestaba servicio aéreo en los hidroaviones de la base en calidad de observador. Por último, completó sus conocimientos aeronáuticos realizando un curso de operador de radio en las estaciones de radio de Barcelona y San Javier. En 1935 es promovido al empleo de Maestro de Aeronáutica Naval y es destinado a la Base de San Javier con la especialidad de observador -con plaza en vuelo- en hidroaviones Savoia S-62 y aviones terrestres de la Marina.

Al iniciarse la sublevación militar el 18 de julio de 1936, Caldevilla vuela tanto en los S-62 como en los Vickers Vildebeest en los frentes de Granada y Almería, siendo derribado en dos ocasiones en el frente de Granada; a lo largo de estos meses realiza un total de 100 horas de vuelo. En octubre de 1936 fue destinado junto a otros pilotos y observadores españoles a una escuadrilla de los nuevos bombarderos soviéticos Tupolev SB-2 que formaban parte del Grupo 12 con base en San Javier y posteriormente se trasladó a San Clemente (Cuenca) con la que participa en misiones sobre Madrid, Guadalajara, Zaragoza, Córdoba, Sevilla, Teruel, Pamplona, Cádiz, Salamanca, Burgos y, al mismo tiempo, desempeñó el puesto de Jefe de Estado Mayor. En este periodo participó en una misión como observador en un SB-2 que servía de guía a los cazas republicanos que se dirigían a la aislada zona Norte.

El 24 de junio de 1937 se organiza en Tarazona de la Mancha la 2ª Escuadrilla del Grupo 24 bajo el mando de Leocadio Mendiola; está formada por personal de la antigua aviación militar y naval, así como aviadores formados en la URSS. Caldevilla, ascendido a Capitán, pasa a formar parte de su Estado Mayor, aunque volaría con Mendiola en



Juan Caldevilla Cecilia

numerosas ocasiones hasta totalizar unas 500 horas de vuelo realizadas en numerosas acciones sobre el frente y la retaguardia enemiga. Caldevilla recordaba especialmente la misión de bombardeo sobre el aeródromo de Garray (Soria), base de mantenimiento y montaje de los aviones de la Legión Cóndor y la Aviación Legionaria, en la que provocaron numerosos desperfectos. Es propuesto para el ascenso y la concesión de la Medalla del Deber.

Entre enero y septiembre de 1938 desempeñó el cargo de Jefe de Estado Mayor del Grupo 24 acompañando en muchas misiones a Leocadio Mendiola. En octubre de 1938, a propuesta del Jefe de las Fuerzas Aéreas, general Ignacio Hidalgo de Cisneros, es comisionado para acompañar a unos 56 alumnos a la escuela de aviación de Kirovabad y se le encomienda la misión de responsabilizarse del personal que se estaba formando en la URSS. En Kirovabad realiza el curso de piloto de bombardeo y ejerce de profesor de navegación elemental de los alumnos hasta que finaliza el conflicto civil español y después de un periodo de descanso se acoge a la oferta soviética para trabajar en una fábrica en compañía de Antonio Blanch y otros antiguos compañeros. Al producirse la invasión alemana de la URSS se enrola en el Ejército Soviético, siendo destinado a una unidad de guerrilleros con la que realiza misiones en la retaguardia alemana. En 1945 ingresó en la Academia General de Ingenieros Militares de Leningrado a fin de especializarse en electrónica y otras materias. En agosto de 1946 es

desmovilizado y pasó al Ministerio de Construcciones, sección máquinas automáticas, desempeñando el puesto de jefe de comunicaciones de una fábrica. El espíritu trabajador de Juan Caldevilla le hizo alternar su trabajo diario con los estudios nocturnos para obtener el título de Ingeniero Técnico en la especialidad de Electricidad y Automatismo, consiguiéndolo en 1956. Años más tarde regresa a España y desempeña el puesto de Jefe de Conservación y Energía de una empresa de aparatos eléctricos hasta su jubilación.

La experimentada vida del aviador naval español Juan Caldevilla Cecilia se apagó en Madrid el 5 de febrero de 2005. Su esposa Carmen, su hija Mercedes, sus nietos y todos los que le conocimos hemos querido brindarle este merecido recuerdo.

C. Lázaro

SE INCORPORAN

Fernando Torres Alegre
(Barcelona)

Antonio Romero Jordán
(Olesa de Montserrat - Barcelona)

Rosa Ramos de Munné
(Barcelona)

Aurelia Jover Andueza
(Barcelona)

María Puig Benavent
(Barcelona)

Agustín Puig Delgado
(Barcelona)

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

MÁS LEJOS DEL CAMPO DE BATALLA

Testimonio, memoria y recuerdo de una cueva-hospital en la Guerra Civil española

Ángela Jackson, doctora en historia, estuvo en la región catalana de El Priorat, investigando sobre las «Mujeres británicas y la Guerra Civil española», publicada solamente en inglés en el año 2002. de aquí surgió su interés por la historia de la cueva hospital, cerca del pueblo de La Bisbal de Falset, que la llevó a continuar el estudio de escribir el libro de referencia. Actualmente vive en El Priorato, donde sigue en el tema de la memoria histórica y el recuerdo de la guerra con su trabajo en la asociación «No jubilar la Memoria».

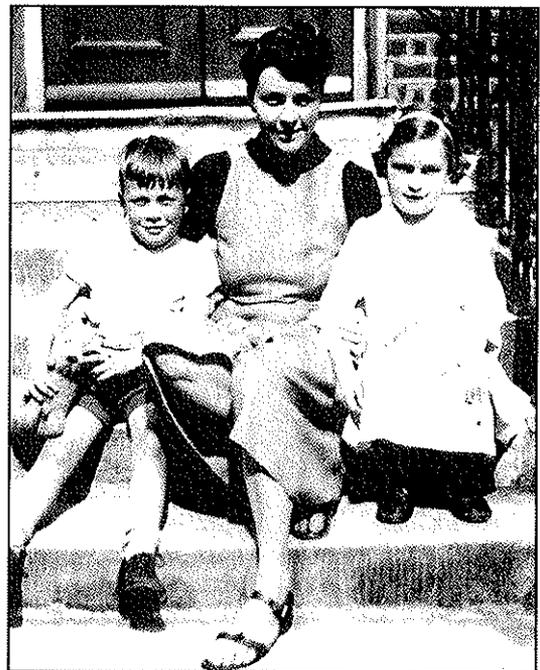
En el capítulo «De Paz a la Guerra», cuenta la historia de los médicos y enfermeras británicos que utilizaron una cueva como refugio-hospital.

Entre otros, impresiona el relato dedicado a la enfermera NAN GREEN fotografiada con sus dos jóvenes hijos, antes de incorporarse en el año 1937 como voluntaria, donde sabía que también estaba su esposo en las Brigadas Internacionales.

Cuando los voluntarios británicos de los servicios médicos volvieron al Reino Unido, formaron un grupo, «la Unidad Médica Británica a España». Su objetivo era recoger fondos para auxiliar en España y añadir sus voces en la campaña para cambiar la política de no-intervención del gobierno británico, bien conocida por haber funcionado a favor del franquismo durante la guerra civil.

El conocido historiador inglés, Paul Prestón, que tuvo la oportunidad de conocer personalmente en Gandesa (Tarragona), y autor de una biografía titulada: «Juan Carlos, el Rey de un Pueblo», no tuvo inconveniente en asegurar que: las ayudas más importantes que tuvo la zona nacionalista, fueron gracias a la colaboración de la Gran Bretaña.

(S. Fiestas Martí)



Nan Green, con sus hijas, antes de marchar hacia España en 1937.

APORTACIONES VOLUNTARIAS A ICARO 2005

167	Madrid	J. Aparicio alonso	30,00
168	Madrid	A. Giménez Gómez	20,00
169	Eibar	V. Muguera Narvaiza	30,00
170	Madrid	Teresa Taina (Vda. de Moral)	10,00
171	Madrid	D. Gómez Guijo	30,00
172	Madrid	M. Muñoz Ruiz	25,00
173	Elche	Fco. Muñoz Peñarubia	40,00
174	P.de Mallorca	Carmen Sarquella	40,00

APORTACIONES VOLUNTARIAS A ICARO 2006

1	Madrid	Mercedes Caldevilla Martín	30,00
2	Valencia	R. Boigues Panach	20,00
3	Valencia	R. Boiguez Royo	20,00
4	Valencia	F. Ribes Ribes	100,00
5	Madrid	Servanda J. Gómez	30,00
6	Cartagena	Gertrudis Paredes Beltran	20,00
7	Madrid	G. Gutierrez García	20,00
8	Francia	S. Pomés Centelles	50,00
9	Francia	P. Megino Lloreda	40,00
10	Madrid	J. José Aparicio Cascón	100,00
11	Madrid	V. Montejano Moreno	30,00
12	Valencia	Concha Quiros Royo	20,00
13	C. Villalba	Mª Cruz Navarro Ballesteros	30,00
14	A. de Henares	Elena Palomares Aldegues	20,00
15	Madrid	P. Muñoz Bermejo	40,00
16	Silla	Adela Delgado Romero	18,00
17	Francia	Dolores Martínez	20,00
18	Madrid	C. Díaz Díaz	20,00
19	Madrid	E. Díaz Abascaí	20,00
20	Madrid	C. Palomár Agraz	40,00
21	Francia	Denise Bardou Maiquez	20,00
22	Francia	A. Luesma Asticola	80,00
23	Madrid	Fco. Alvaro Horcajada	10,00
24	Leganés	I. Cardeña Pérez	40,00
25	Francia	J. Falcó Sanmartín	20,00
26	Madrid	Fco. Cortés Rodríguez	20,00
27	Eibar	A. Ortiz de Zárate	100,00
28	Madrid	Antonia Matarredona	20,00
29	Madrid	J. Ibañez Criado	50,00
30	Eibar	L. Ecenarro Erquiaga	12,00
31	Eibar	S. Marzana Amuatogui	12,00
32	Eibar	Carmen Sarasua (Vda. de Juaristi)	12,00
33	Eibar	Polonia Loichate (Vda. de Prieto)	12,00
34	Eibar	Hilaria Zapatero (Vda. de Ecenarro)	12,00
35	Eibar	Concepción Zabaleta (Vda. de Laucirica)	12,00
36	Madrid	F. Cobeña del Olmo	20,00
37	Murcia	E. Sánchez Mínguez	30,00
38	Murcia	M. Silvestre Montesinos	20,00
39	Madrid	J. Flores Miranda	20,00
40	Madrid	E. Hernández Arriero	40,00
41	Eibar	Biarca Echebarria Larrañaga	20,00
42	Francia	V. Molina Gujarro	10,00
43	Madrid	Rosa Hernández (Vda. de Bascuas)	20,00
44	Albacete	A. Bañón Rubio	80,00
45	Francia	A. Calvo Velasco	30,00
46	Madrid	Josefina Castañeda Gallego	10,00
47	Madrid	Josefina Casteñeda Gallego	10,00
48	Al. San Juan	Rosa Cano Gómez	50,00
49	Madrid	Dolores Pérez (Vda. de J. Márquez)	20,00
50	Elche	Miguel P. Miralles Moreno	35,00
51	Madrid	Emilia Antoranz (Vda. de Gámez)	10,00
52	Madrid	L. Jacobo Sardonis	70,00
53	Madrid	Isabel Igea (Vda. de V.Liana)	30,00
54	Madrid	Antonia Llopis (Vda. de J. Jiménez)	30,00
55	Madrid	J. Aparicio Alonso	20,00
56	Francia	M. Brufau Agullo	20,00
57	Madrid	P.E. San Juan Bermeno	20,00
58	Valencia	M. Trigo Gómez	20,00
59	Torre Vieja	A. Baglieto Holgado	20,00
60	Orihuela	María Salazar (Vda. de Montesinos)	30,00
61	Murcia	E. Sánchez Mínguez	10,00
62	Madrid	Ana Benavente (Vda. de A. Frutos)	60,00
63	Francia	J. Arnau Pérez	200,00
64	Madrid	Pilar Alvarado (Vda. de P. Fuentes)	20,00
65	Murcia	A. Baltanás Franco	20,00

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.

<i>Alicia Ortiz</i> (esposa de A. Cervera)	Murcia	4 -12 - 05
<i>Víctor Rico Huertas</i>	(Madrid)	18 -12 -05
<i>Vicente Planells Miñana</i>	(T. de Valdigna)	23 -11- 05
<i>Ramón Carrero Jerez</i>	(Madrid)	1 -12- 05
<i>Rafael Marco Fernández</i>	(Badalona)	28 -12- 05
<i>Gabriel Martí Hierro</i>	(Barcelona)	09 - 2 -05
<i>Nicolás Pérez Buj</i>	(Valencia)	10 -12- 05
<i>Adela García Lorenzana</i> (Vda. de Alvarez Prida)	(Madrid)	31 -10- 05
<i>Buenaventura</i>		
<i>Vila Casasampera</i>	(Badalona)	15 -04- 04
<i>Luis Munné Morato</i>	(Barcelona)	12 -12- 05
<i>Francisco Rubio de la Torre</i>	(Alicante)	24 -1- 06
<i>Viriato Tomás Almendros</i>	(Alicante)	11- 05
<i>Agustín López Marcos</i>	(Leganés)	23 -02- 06
<i>José Portal Fortuna</i>	(Barcelona)	16-02- 06
<i>Juan Moyano Lozano</i>	(Madrid)	14 -3- 06
<i>Alfonso Sánchez Martínez</i>	(Murcia)	2- 06

LA SILLA VACIA (Felicitas de las Heras)

Murió Manolo Gallardo
un amigo muy querido
un compañero de juegos
de muchísimos domingos.

Que a fuerza de tanto roce
llegas a tomar cariño
y te parecen familia
aunque son tan sólo amigos.

La vida le hizo rebelde
vida difícil y dura
de esa cruel Guerra Civil
que sólo trajo amargura.

En cada casa tienes tu sitio
y tu recuerdo no se termina
por cualquier cosa sale tu nombre
porque sabemos que tú estarías
en esa silla de enfrente
¡En esa silla vacía!

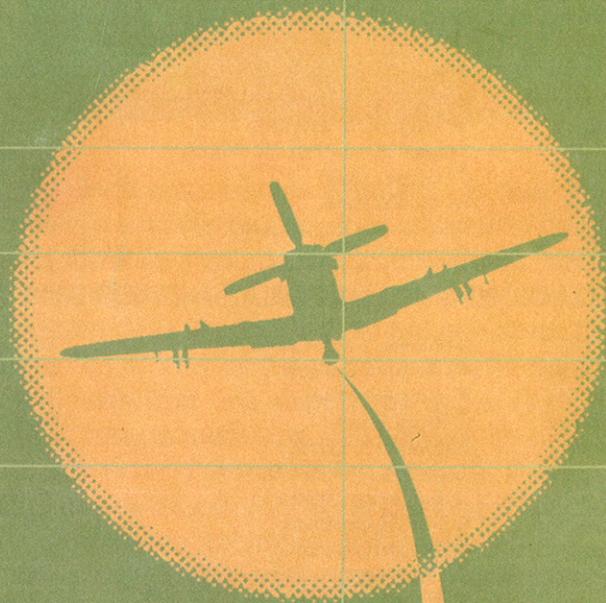


La industria aeronáutica española

[1910-1977]

Colección de
Maquetas Aeronáuticas
Fundación Aena

Sala Arquerías de
Nuevos Ministerios
Paseo de la Castellana, 67
30 marzo-6 mayo 2006



MINISTERIO
DE FOMENTO

Aena
Aeropuertos
Españoles
y Navegación
Aérea

Fundación  Aena



FESTIVAL AÉREO: «AIRE 06 MURCIA»

Lugar: Playa de Santiago de la Ribera y Lo Pagán • Hora: 10:00 h.

Las Playas de Santiago de La Rivera y Lo Pagán, albergarán el festival aéreo más importante celebrado hasta la fecha en nuestro país, en el que está prevista la participación de más de **300 pilotos** procedentes de catorce países distintos.