



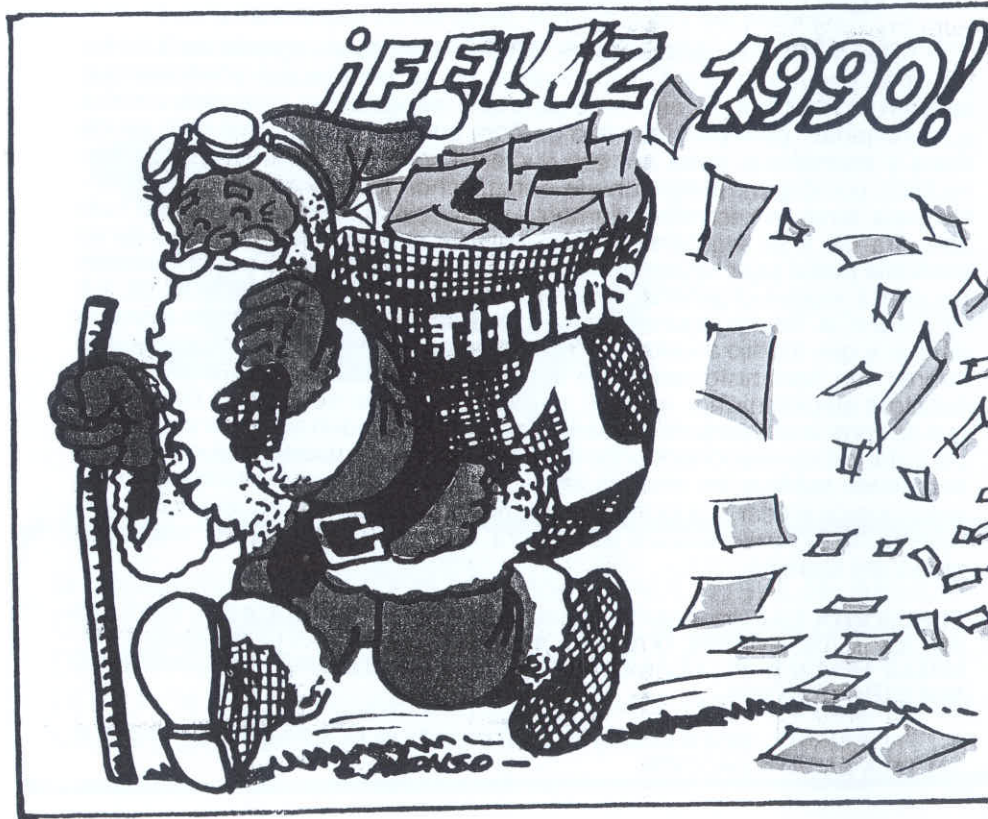
**BOLETÍN INFORMATIVO DE LA JUNTA DIRECTIVA NACIONAL  
DE LA ASOCIACION DE AVIADORES DE LA REPUBLICA**

**A. D. A. R.**



APARTADO DE CORREOS 10.177  
BOLETIN Nº 14

28080 MADRID  
DICIEMBRE 1989



La inactividad es un estado vegetativo que raya con la muerte. Imita a " ICARO " hacia la participación que te brinda ADAR y te mantendrá activo.

## EDITORIAL

Celestino Diaz

Como veis, tanto la Junta Nacional como las regionales, al igual que el grupo de compañeros que hacen posible que " Icaro " llegue a vuestro poder con relativa frecuencia, no regatean esfuerzos ni horas de trabajo con tal de informaros de todo cuanto acontece e interesa a los asociados. Este altruismo demostrado con sinceridad, no es óbice para reconocer que cada uno de los lectores, de una u otra manera, puede contribuir con más esplendidez en aras de que la realizaciones y tareas asociativas no recaigan siempre en los mismos. Pensad que alcanzar las cotas reivindicativas conseguidas, ha significado el desvelo de unos pocos para que el resto nos limitáramos a esperar el momento de la llegada de los beneficios a que éramos acreedores. Por todo ello, este redactor no peca de atrevido, al rogar un grado de ayuda amplio para que los sacrificados de siempre no se cansen y prosigan su labor pensando en el bien ajeno como en el suyo propio.

Este modesto boletín, como la más compleja revista profesional, precisa de colaboraciones escritas con ideas constructivas, ilustraciones, una maqueta, una composición, la entrega y recogida de la imprenta, ficha de los destinatarios, preparación de sobres con sus respectivas señas, introducción de cuadernillos en los mismos y llevarlos a correos una vez clasificados por naciones, provincias y distritos postales. Dicho con estas palabras parece algo baladí, pero si todo ello lo tiene que realizar una sola persona como ha sucedido en bastantes ocasiones, el trabajo es ímprobo y se prolonga el retraso lógico hasta llegar a vosotros.

Son muchos los amigos de "ICARO" a quienes les agradaría recibirlos con más frecuencia, y los responsables de su publicación añadirían que también es factible mejorarlo tanto en lo que respecta a su contenido como a su continente; pero para que eso pudiera suceder se requiere más ayuda física y económica, pues aunque son muchos los donativos que se han recibido, por lo que estamos altamente agradecidos, todavía no son suficientes para tener la seguridad de que este boletín se pueda igualar o sólo aproximarse a su antecesor " ALAS GLORIOSAS ", aunque dentro de su modestia podía jugar un importante papel encaminando sus colaboraciones hacia esa inquietud generalizada: LA HISTORIA DE LA AVIACION DE LA REPUBLICA. Se dijo alguna vez que todos, sin excepción, tenemos algo que aportar y que los historiadores no pueden recabar en las hemerotecas, por cuanto son hechos acaecidos a la intimidad de escuadrillas o cuarteles, batallitas aleccionadoras, a veces, personales que no se cuentan para evitar que se aprecie una presunción particular, aunque pueden significar elementos para atar cabos relacionados con esa historia. Como solución al aludido recelo se pueden publicar los escritos sin la firma del autor, como tampoco debe preocuparos el estilo y la forma de contarlo, lo importante es el contenido, pues nuestro corrector lo retocará de manera, que sin alterar el texto, tenga una redacción correcta.

EL BUZON DE LA HISTORIA DE LA AVIACION DE LA REPUBLICA RECIBIRA LAS ACCIONES DE GUERRA, QUE EN TONO DESPECTIVO LAS LLAMAMOS BATA-LLITAS PERO; A VECES, MUY VALIOSAS PARA LLENAR DE CONTENIDO NUESTRA HISTORIA.

EN TAL SENTIDO INSERTAMOS A CONTINUACION EL PRIMER RELATO QUE LLEGA A ESTA REDACCION.



## ICARO

Continúa tu rotación alrededor del sol, que es nuestro padre.

Tus hijos somos nosotros, los hermanos gemelos, los VAGABUNDO DE LA LIBERTAD, desde el instante de separarnos de nuestros padres, par incorporarnos al EJERCITO DEL AIRE...

Ahora si que cosechamos los frutos de los árboles plantados hace años. A.D.A.R. es el dominio de nuestra tierra, donde sembramos la simient del HONOR que ahora cosechamos.

Devolviéndonos lo que en su día nos fué arrebatado.

Este tributo de cosas en número, peso y medidas; se lo debemos en gra parte a nuestro ilustre defensor, D. Luis Roldán Rodríguez. Un amigo nuestro y de la justicia...

Dentro de un lapso, todos seremos nombrados, capitanes, comandante y coroneles. Siendo así, seamos dignos de nuestra graduación militar, asegu rando la certeza de lo acordado en Asamblea Nacional...

Tu llegada nos ilumina, nos alegra, y nos da vida.

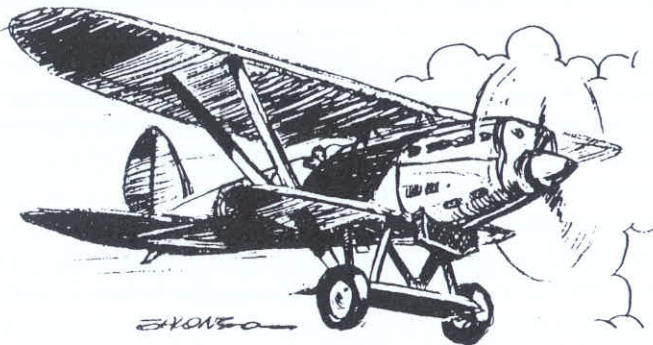
Sigue tu camino, nosotros te esperamos saliendo a tu encuentro. Puede contar con nuestra ayuda...

Viva nuestro Boletín "ICARO", con sus Alas Doradas y un aplauso e señal de aprobación para felicitar a toda su sacrificada tripulación.

Las palabras que no se dicen, son las flores del silencio...

Con abrazos fraternalesde este incondicional y siempre buen amigo de "ALAS PLEGADAS".

S. POMES



### AVISO

SE COMUNICA A TODOS LOS ASOCIADOS QUE SE ABSTEN-  
GAN DE ENVIAR DINERO EN EL INTERIOR DE LA CORRESPO-  
DENCIA QUE SE MANTENGA CON A.D.A.R., ANTE LA POSIBI-  
LIDAD DE QUE DESAPAREZCA COMO HA SUCEDIDO EN  
VARIAS OCASIONES.

## SE HA GANADO OTRO COMBATE

Siempre fuimos los aviadores personas que nunca hemos sentido el menor sintoma de ataxia en nuestro sistema nervioso y por ello, cuando fué necesario mantener combates aéreos en nuestro cielo de España, supimos actuar con cierta serenidad para vencer las dificultades que se presentaban en cada momento, y esto mismo nos ha ocurrido con el problema de nuestras reivindicaciones, que con paciencia y a base de reiterar la reclamación de nuestros derechos y contando con la colaboración de un inclito y docto abogado podemos sin necesidad de exornar, decir que también hemos salido airoso de este combate que supongo será uno de los últimos de nuestra vida.

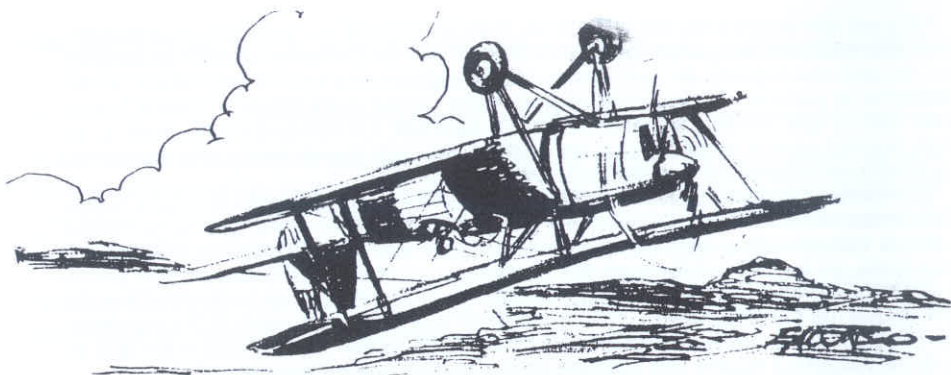
De todos es conocido que en muchos de mis artículos he pecado de hiperbólico entusiasmo, por lo cual muchos compañeros escépticos me han llegado a censurar o a dedicar algunas críticas que, si bien, eran amables y carentes de agresividad, no por ello, dejaron de lesionar un poco mi gran espíritu de trabajo y dedicación a la causa de todos los compañeros de A.D.A.R.. Hoy ya podemos decir que a pesar de la adusta posición de la Administración se han resuelto un buen número de expedientes en los que se reconoce nuestra profesionalidad militar y el pase a clases pasivas con las graduaciones militares que se han podido conseguir, obra de lo mucho que se ha trabajado por parte de los hombres que dirigen los destinos de nuestra Asociación, tanto a nivel nacional como regional y principalmente, por la gran labor y dedicación en los bien encauzados Contenciosos interpuestos por nuestro excelente abogado y amigo D. Luis Roldán, sin el cual jamás hubiéramos podido conseguir arrancar de este adusto Gobierno ni de los Tribunales lo que hasta la fecha tenemos ya conseguido.

Es cierto que todavía quedan algunos compañeros que siguen en situaciones marginadas, pero yo creo que no tardando también conseguiremos que se puedan unir al carro triunfal de nuestros éxitos. Mi optimismo, pues, ha conseguido dos cosas, la primera, el haber podido mantener la ilusión de todos los compañeros para que no se desmoralizaran en nuestra lucha tenaz, y segundo, el ver con satisfacción que me he salido con la mía al poder tener una moral lo suficientemente alta hasta poder hoy cantar victoria al haber conseguido las reivindicaciones tan deseadas por todos nuestros compañeros y fundamentalmente al vernos reconocidos nuestros derechos, nuestras graduaciones militares y nuestra profesionalidad.

ENHORABUENA a todos y ¡ VIVA NUESTRA ASOCIACION VICTORIOSA!

**P. Romero Vallhonrat**  
Presidente de la Delegación de Murcia





## OTRA VIVENCIA MAS PARA LA HISTORIA DE LA AVIACION

Ocurrió en Archena ( Murcia ). Transcurrían los primeros días del mes de junio del año 1938. Los pilotos que se encuentran en el Cuadro de Eventualidades, ven con desesperación como el tiempo va transcurriendo, y aquel ansiado material prometido no acaba de llegar. Este personal, cuya moral sigue rayando a gran altura sueña con el momento de poder ser útil al Gobierno de la República. Sólo espera el momento de que se le entregue un avión con el que poder combatir.

Por lo que atañe a los aviones de bombardeo, parece ser que las cosas están más difíciles que para los de caza. Se comenta que en nuestras fábricas se han llegado a producir un avión por día, lo que da alguna posibilidad más a los pilotos de esta especialidad.

Un buen día nuestro jefe, que creo recordar era en aquel momento el Comandante Capa, solicita de entre nosotros quince pilotos voluntarios, para realizar un curso de caza y una vez terminado éste poder ser destinado a una escuadrilla. Obvio será el decir que fueron muchos más de quince los que se presentaron voluntarios; por lo que no quedó otro recurso que seleccionarlos por rigurosa antigüedad.

Para empezar los ejercicios que conlleva esta especialidad; de una escuadrilla de caza ( " Chatos " ), enviaron como profesor al Teniente Martín, el cual traía ya en vuelo personalmente una avioneta tipo "FLEET", la cual según nos dijeron había sido propiedad de García Morato ( quedó al empezar la guerra en zona republicana ). También nos manifestaron que con ella el que fué famoso "AS", había ganado no hacía mucho tiempo un Campeonato Mundial de Acrobacia Aérea en Portugal.

Este tipo de avioneta era biplano, con dos cabinas para doble mando y dos carburadores, para poder volar en invertido sin dificultad. De ella tengo que decir que para todos los que la volamos más que una avioneta se asemejaba a una paloma. Se podía decir de ella que era una auténtica joya.

Empezaron los ejercicios cierto día, por orden de antigüedad, tocándome a mí volar en primer lugar. El Teniente Martín me dió las instrucciones previas y que estimó pertinentes, que consistió alcanzar en espiral los dos mil quinientos metros de altura y una vez logrado esto, hacer entradas en barrena al lado izquierdo, dando solamente dos vueltas, sacar la barrena y volver a empezar, así hasta completar los treinta minutos asignados a cada uno de tiempo de vuelo.

He de decir que, todos mis ejercicios transcurrieron de forma normal, pero ocurrió que al ir a tomar tierra y cuando prácticamente la toma estaba hecha, como quiera que el morro de la avioneta se me fuera un poco hacia el lado izquierdo, al tratar de corregirlo apretando el lado derecho del palonier, me di cuenta de que este no iba. Como quiera que todavía llevaba velocidad suficiente y no corría el riesgo de desplomarme, opte por irme nuevamente al aire y ganar la altura suficiente.

Una vez que alcancé los dos milímetros, metí como pude la cabeza hacia adelante, pudiendo darme cuenta de que en cada punta del palonier donde generalmente se apoyan los pies, llevaba una especie de rastrales o calapiés que se dice en el argot ciclista: el del lado derecho al parecer, se le había aflojado una tuerca cayéndose el rastral hacia adelante, con lo que frenaba el movimiento del palonier. Lo coloqué como pude a su situación normal, apreté la tuerca con los dedos y procedí nuevamente a tomar tierra, cosa que hizo sin novedad y con absoluta normalidad.

Al próximo compañero que le tocaba volar detrás de mí, le expliqué lo que había sucedido, entre los dos miramos nuevamente el calapiés y como vimos que no se movía no le dimos importancia y este compañero se fue al aire sin pensárselo dos veces. Mientras tanto, yo buscaba al teniente mecánico.....( omito su nombre porque ya no vive y por otra causa que más adelante detallaré). Una vez que lo pude localizar, le expliqué lo que me había sucedido, prometiéndome que lo miraría y que al día siguiente estaría arreglado. Ese día terminaron los ejercicios de vuelo sin novedad y sin que el accidente se volviera a repetir con ninguno de los demás que volaron aquel día.

Al día siguiente iniciamos los ejercicios con las mismas características del día anterior, con la única salvedad de que las entradas en barrena serían al lado derecho, en vez de el izquierdo, como el día anterior.

Yo era el primero que debía de empezar los ejercicios. Me encontraba atándome las correas, cuando ví venir con el equipo de vuelo a uno de mis compañeros, haciéndome preguntas de que esperara. Al acercarse ví que se trataba de Quiles. Este muchacho era de Albacete y cuyos padres habían llegado el día anterior a estar unos días con él, venía a decirme que le dejara volar en mi puesto, lo que le daría opción a poderse ir a Murcia con sus padres y pasar el día con ellos. Me bajé de la carlinga cediéndole mi puesto. Quiles espegó normalmente iniciando el ascenso hasta alcanzar los 2.500 metros ordenados, mientras que yo, recostado en la pared de un refugio, seguía con atención sus evoluciones. Ví como metía la avioneta en barrena hacia el lado derecho, mientras que yo empezaba a contar las vueltas que iba a dar, conté un, dos, tres, cuatro, ¡ cinco !, y cuando él que no sacaba ésta empezó a exclamar... ¡ que no la saca !. Los demás compañeros, al tiempo que yo, pudimos ver angustiados como desaparecía entre las montañas que circundan el campo, para instantes después, escuchar una tremenda explosión.

La ambulancia alertada venía por el campo a toda velocidad, sin saber cómo, me senté de un salto en el baquet y así fui hasta que llegamos al lugar donde se encontraban los restos de la FLECT, que era un montón de chatarra, entre los que se encontraban también los que quedaban del que fué nuestro compañero y amigo Quiles. Tengo que decir que la cabeza de nuestro infortunado compañero se encontraba a veinte metros del lugar donde se estrelló la avioneta. Recogimos lo que pudimos de sus restos, con las consiguientes náuseas por mi parte, viéndomelas para no devolver: tal fué la impresión que me produjo este suceso.

Lo más penoso del caso fué el momento de comunicarle a sus padres la triste noticia. Pero así era la vida por aquella época y así había que aceptarla.

Después de mucho tiempo he pensado más de una vez si no sería el maldito rastral el causante del accidente.

Por lo que he podido saber, aunque de forma extraoficial, sobre el teniente encargado de arreglar la avería, al ser juzgado alegó el caso citado como un sabotaje perpetrado por él, al no arreglar la avería, que en su momento le comunicó. Si tal ocurrió, le poco le sirvió, pues fué tratado igual por los demás.

J.M.L.



## COMUNICACION DE LA JUNTA DIRECTIVA NACIONAL AMPLIADA DE A.D.A.R.

---

Esta Junta Directiva Nacional Ampliada ha tenido conocimiento de que algunos asociados, de los ingresados en el Arma de Aviación de la República con posterioridad al 18 de julio de 1936 y que finalizaron la guerra civil con el empleo de Sargento, han interpuesto o pretenden interponer recursos contra las resoluciones de la Dirección General de Costes de Personal y Pensiones Públicas de concesión de beneficios del Título I de la Ley 37/1984, en las que se les concede el pase a la situación militar de retirado con el empleo de COMANDANTE DE LA AVIACION.

Ante ello, esta Junta Directiva se ve en la obligación de recordar que el cumplimiento de los acuerdos válidamente adoptados en la Asamblea General es una obligación ineludible para todos los socios ( Artículo 26 de los Estatutos ), y que el incumplimiento de este deber es objeto de sanción, que puede comprender hasta la expulsión de la Asociación.

En la Asamblea General de Benidorm, celebrada en mayo del presente año, se aprobó por unanimidad la gestión realizada por nuestro abogado, Sr. Roldán, a quién, una vez más, se le reiteró nuestra más absoluta confianza. Dicha aprobación se extendió a las propuestas que, en relación con los empleos, formuló ante las Subdirecciones Generales de Recursos e Información Administrativa del Ministerio de Defensa y de Pensiones Públicas y Prestaciones de Clases Pasivas del Ministerio de Economía y Hacienda y asimismo a los compromisos que, en nombre de nuestra Asociación, contrajo con los titulares de una y otra.

Los empleos que, como consecuencia de esas propuestas, que con ligeras modificaciones han sido plasmadas en la Instrucción de marzo de 1989 de la Dirección General de Costes de Personal y Pensiones Públicas, se están concediendo, son los máximos a los que, según los casos y procedencias, se puede llegar en el actual Ejército del Aire, de acuerdo con la legislación aplicable al efecto. Por otra parte, la aceptación de dichas propuestas ha permitido simplificar trámites, evitando que los expedientes tuvieran que ser enviados al Ministerio de Defensa, para que éste, uno por uno y caso por caso, estableciera el modelo de carrera, lo que hubiera supuesto, como mínimo, un año más de tardanza en la resolución de los expedientes y la concesión de beneficios de la Ley. Si actualmente son muchos los que han obtenido éstos después de fallecidos, ¿ Cuántos serían los que podrían disfrutarlos en vida de haberse seguido esa tramitación ?.

Conviene recordar al respecto que la Ley de 23 de diciembre de 1948, que reguló el ingreso de los Suboficiales en las Escalas de Oficiales del Ejército del Aire, dispuso en su artículo 8º que el empleo máximo que podrían alcanzar en éstas sería el de Comandante, ; que en las Escalas Auxiliares de Mantenimiento de Aviones y Electrónica y de Tropas y Servicios creadas por Ley de 24 de diciembre de 1962, en las que , a partir de entonces se integraban los Suboficiales al ascender por antigüedad, tan sólo contemplaban empleos de Comandante, Capitán y Teniente; y que lo mismo ocurrió en las Escalas Especiales de Oficiales creadas por la Ley 18/75, de 2 de mayo, que sustituyeron a las anteriores.

Resulta preciso añadir que la plantilla de las Escalas últimamente citadas cuenta tan sólo con **un puesto** de Comandante en cada una de ellas, lo que pone clarísimamente de manifiesto el escasísimo número de personas que terminaron la guerra civil con el grado de Sargento en la Zona Nacional o que ingresaron en el Ejército del Aire después de la contienda que pudieron alcanzar el empleo de Comandante. Por consiguiente, recurrir ahora, y después de todo lo conseguido, los empleos que viene concediendo Clases Pasivas constituye una clara provocación a los profesionales del actual Ejército del Aire, provocación que se corresponde muy mal con la caballerosidad con que viene actuando con nosotros el Ministerio de Defensa.

Supone igualmente una ofensa para el prestigio y buen nombre profesional de nuestro abogado, que ve puesta en entredicho su seriedad y honestidad ante las autoridades de los Ministerios de Defensa y de Economía y Hacienda con la que contrajo compromisos, como consecuencia de la actitud de estos recurrentes. Y constituye también un desprestigio para nuestra Asociación, cuya seriedad es puesta en duda.

En ningún caso pueden ser consideradas de recibo las alusiones que se hacen al grupo de los seis Sargentos Pilotos que fueron parte en el pleito de los 19. Nuestro abogado ya expuso con toda claridad, y reiteradamente, lo ocurrido en ese caso, por lo que no creemos necesario volver a insistir sobre esta cuestión. Mantener a ultranza la tesis defendida entonces, y que tanto el Ministerio de Defensa como Clases Pasivas se negaban rotundamente a admitir, hubiera supuesto graves perjuicios para de los miembros de ADAR, que con toda seguridad no hubieran conseguido más de lo que ahora se les reconoce, y a mucho más largo plazo.

Por ello, esta Junta Directiva Nacional Ampliada, en su reunión del día 25 de noviembre de 1989, ha acordado:

1º. Pedir, a través de esta comunicación, a quienes ya han interpuesto recursos que desistan de los mismos, y a quienes piensan plantearlos que no lo hagan, puesto que el prestigio de nuestra Asociación así lo requiere.

2º. Abrir expediente disciplinario, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 24 y 27 de los Estatutos de la Asociación, para proceder, si hubiere lugar, a su expulsión, a quienes, desoyendo el llamamiento hecho por esta Junta Directiva Nacional Ampliada, incumplan los acuerdos adoptados en la Asamblea General al respecto.

3º. Personarse en los recursos ya planteados que no sean retirados, y en todos cuantos en lo sucesivo se promuevan en relación con la cuestión antes expresada, en defensa de la tesis asumida por la Asociación.



Por lo que respecta a quienes ya eran militares profesionales antes del 18 de julio de 1936 y que, lógicamente se sienten discriminados porque sus carreras militares se determinaron en función de lo que eran en dicha fecha y no el 31 de marzo de 1939, resulta comprensible su pretensión de que se les conceda el mismo trato que a los directamente afectados por la sentencia 116/1987, de 7 de julio, del Tribunal Constitucional. Sin embargo, también aquí debemos pedir prudencia pues tenemos constancia del malestar que provoca en la Subdirección General de Recursos e Información Administrativa el excesivo número de solicitudes de revisión de empleo, pidiendo categorías muy superiores a los máximos contemplados en los Cuerpos y Escalas en los que, por los de procedencia de los interesados, deben integrarse, y asimismo la abusiva reiteración en las reclamaciones, pues hay personas que en cuanto se les concede un empleo, solicitan inmediatamente después el siguiente, y así sucesivamente.

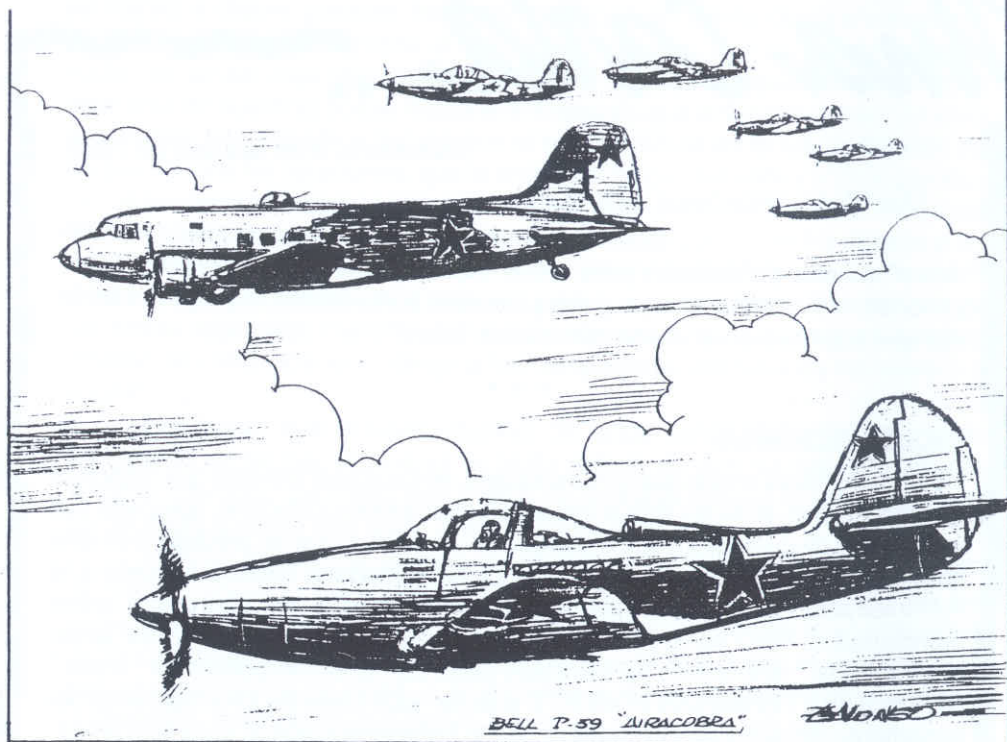
Tenemos que recordar, una vez más, cual ha sido la actividad hacia nosotros del Ministerio de Defensa, que no solamente accedió a que se incluyera en el Real Decreto 1.033/1985 la disposición transitoria 3ª, sino que ha venido manteniendo, en todos los casos que conocemos, la interpretación de las normas más benéfica para los interesados, y en el que, desde luego, hemos encontrado todas las puertas abiertas. Creemos que la caballerosidad debe ser correspondida con la caballerosidad.

Y ya por último, debemos recordar los acuerdos adoptados en la Asamblea General de Salou y reiterados en la de Benidorm acerca del pago de honorarios a nuestro abogado. Vemos con sentimiento como, a pesar de los numerosos y constantes recordatorios hechos, existen personas a las que les fueron concedidos los beneficios del Título I de la Ley 37/1984 en febrero, marzo o abril, y que, lógicamente, han debido cobrar sus pensiones antes del verano y que, sin embargo, todavía no han cumplido los acuerdos de la Asamblea General. Respecto a estas personas, esta Junta Nacional Ampliada manifiesta también su propósito de incoar expediente, al amparo de lo dispuesto en el artículo 24 de los Estatutos, para proceder a su expulsión, por conducta indigna. Y se recuerda que por lo que nuestro abogado y la Asociación lucharon con tanta tenacidad no fué para que nosotros cobráramos más, sino para que se devolviera su dignidad al Arma de Aviación de la República, que es lo que se ha conseguido al lograr que seamos pasados a la situación militar de retirado, con todos los derechos y obligaciones inherentes a la misma, con los empleos que por antigüedad habríamos alcanzado de no haber sido separados del servicio y de haber continuado en activo. No son, pues, de recibo las alusiones que algunos hacen a incompatibilidades y otras cuestiones para rebajar las cantidades a pagar





## CONDECORADOS DOS MIEMBROS DE ADAR



Moscú. Dos miembros de la Asociación de Aviadores de la República Española han recibido sendas condecoraciones de la unión Soviética, según se anunció ayer de forma oficial en Moscú.

Se trata de Jose maría Bravo y de Jaime Mata Romeu, el primero de ellos presidente de la nombrada Asociación y el segundo fundador y en la actualidad presidente honorífico de la misma. La condecoración que les ha sido impuesta es la Orden Soviética de la Amistad de los Pueblos, que se entrega por decisión del Presidium del Soviet Supremo (Parlamento) y que ha sido refrendada por la firma del máximo dirigente del país, Mijail Gorbachov.

Esta condecoración no es la primera que reciben los veteranos pilotos ya que José María Bravo, quien estuvo integrado en el ejército Rojo, tras exiliarse de España,

fue varias veces galardonado por sus actuaciones en la aviación soviética frente a las fuerzas del Tercer Reich. Concretamente, Bravo realizó misiones de escolta en el avión en el que viajó Stalin a Teherán, ciudad en la que se celebró una historia de reunión de los líderes aliados que combatían contra las fuerzas movilizadas por Hitler.

Por su parte, Jaime Mata Romeu se distinguió como combatiente durante la guerra civil española y realizó estudios aeronáuticos en una escuela de aviación soviética.

Son numerosos los españoles que, refugiados en la URSS, combatieron la invasión nazi enrolados en el Ejército Soviético, y muchos de ellos cuentan con importantes condecoraciones por aquellos hechos o, incluso, alcanzaron altos grados militares.

# Una carta...

Barcelona, 6 de octubre de 1989

Queridos Compañeros de la Nacional:

Como estoy convencido de que nuestro Boletín "Icaro" es una publicación para todos aquellos que quieren expresar sus opiniones, me permito rogaros publiquéis este corto escrito, a propósito de la hoja que adjunteis en el último número de "Icaro"

\* \* \*

## INCOMPENSIBLE

Yo siempre había creído que un funcionario, en cualquier sistema que se precie de democrático, tenía la Obligación de informar a todo ciudadano, que paga sus impuestos, de cualquier detalle, cambio, o alteración que se produjera en una solicitud, demanda, o expediente que, dicho ciudadano hubiera cursado a la Administración del País al cual paga, religiosamente, los impuestos antes mencionados. Pero, por lo visto, y según nos advierten en una especie de "aviso - reprimenda " que se nos ha mandado junto con el último boletín de " Icaro " SE PROHIBE TERMINANTEMENTE solicitar toda clase de informaciones del expediente de cualquier compañero que lo hubiere entregado para su tramitación.

La cosa no deja de tener - por lo menos - CHISPA...

Repito, INCOMPENSIBLE.

JOAN RAMONEDA



## CONTESTACION DE LA JUNTA NACIONAL AL COMPAÑERO D. Joan Ramoneda

Estimado compañero:

En respuesta a tu carta del 6 de octubre de 1989, deseáramos decirte:

- que cada una de tus repetidas misivas es una "perla" que no merecería comentario alguno si no fuese porque acompañando a la publicación de tu escrito deseáramos insertar una nota para conocimiento de los asociados.

- tu defensa a ultranza de la "democracia" es conocida; a tí no te importa tener razón o no en lo que dices, el caso es mostrarte " paladín " ante todos de unos derechos que los " cavernícolas " de la Nacional pisotean.

Y pasando al contenido de la tuya, hemos de comunicarte que no estamos en contra, ni podemos estarlo, de que cada cual se dirija a quien quiera en defensa de sus intereses.



Lo que deseáramos exponer es que la cantidad de reclamaciones que se hacen a clases pasivas, bien por escrito o en forma de intervenciones personales, dirigidas siempre al empleado de turno, que no puede resolver nada, no sirven más que para enconar los ánimos de quienes tienen que ocuparse de nuestras cosas, hasta el extremo de que a nuestro asesor jurídico Sr. Roldán han llegado a decirle que si esto continúa en el futuro dejarán de proporcionarle las relaciones, que le entregan graciosamente y a título particular, de los compañeros que van apareciendo para ser incluidos en las nóminas de cobro. Se ha dado incluso el caso de que un compañero se ha dirigido a un ministro adjuntándole copia de una de las relaciones, dando lugar al correspondiente escándalo. Claro que la culpa es suya por inconsciente. No obstante, si las juntas regionales cumplen las indicaciones que les hacemos en nuestro modelo de comunicación a dirigir a los compañeros interesados no volverá a ocurrir.

Por cierto, que el único objetivo de estas comunicaciones era el de anticiparos en un par de meses la grata noticia de que ya había finalizado vuestro "calvario". De modo que si deja de recibirse porque la administración ha decidido suprimir ese favor, tampoco sucedería nada.

Habréis de comprender que el señor Roldán no tiene obligación alguna de seguir, como lo hace diariamente, el proceso de la concesión de las pensiones. Su misión que ha cumplido a la perfección, consistía en conseguir de los organismos judiciales una sentencia favorable a nuestras reivindicaciones. Hay terminaba su tarea. Y si continúa presionando es por su pundonor profesional, tratando de que llegue a buen fin lo iniciado por él.

Vamos a conseguir que Roldán "cuelgue los trastos" y sea lo que sea. De ahí que os hallamos aconsejado no "incordiar" con tales reclamaciones. Bastante "incordia" él, en nombre de todos, que le hemos dado poderes para ello.

Todos comprendemos la impaciencia de quienes no han visto aparecer sus nombres. Sin embargo, si creéis que con semejantes actuaciones se va a lograr algo positivo, continuad así, pero luego si las cosas empeoran, en el sentido de que dejéis de estar al corriente del desarrollo de los acontecimientos no culpeis ni a la Nacional ni a Roldán.

Ese era el objetivo del "aviso - reprimenda" y de la PROHIBICION TERMINANTE, según palabras de el "demócrata" Ramoneda aparecidas en el último boletín.

Para nosotros la cosa tiene "CHISPA" y no es incomprensible.

Por la JUNTA NACIONAL

SI LA HISTORIA ES TANTO UNA OBRA DE ARTE COMO CIENTIFICA .  
LA HISTORIA DE LA AVIACION DE LA REPUBLICA HA DE PARTIR DE  
LA PROFESIONALIDAD DE SUS AVIADORES COMO ARTIFICES DE  
ACTUACIONES GLORIOSAS, FRUTO DE SUS CONOCIMIENTOS AERO-  
NAUTICOS Y DEL ARTE DE COMBATIR EN EL AIRE, SIEMPRE DON EL  
ESTIMULO QUE PRODUJO EL DEFENDER UNA CAUSA JUSTA.

*acción de compañeros fallecidos y de los que ha tenido esta Directiva conocimiento, testimoniando a sus familiares nuestro sentido pesar por esta pérdida sensible para todos nosotros.*



ENRIQUE LOPEZ SMITH	Centro	Sep. 1989
BARTOLOME JUAN MAURAY	Norte-Balear	Sep. 1989
CLAUDIO ALFONSO AYALA	" "	Sep. 1989
JOAQUIN BONET BATALLER	Levante	Sep. 1989
M. ANDRES PEREZ BELINCHON	Murcia	Oct. 1989
JOSE TORRES	Norte - Balear	Oct. 1989
ESTEBAN CORBALAN MARIN	Centro	Oct. 1989
MODESTO ROSELL PALACIOS	Centro	Oct. 1989

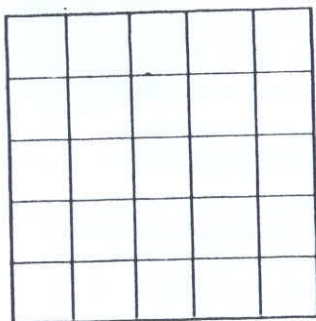
## EFEMERIDES

DESPUES DEL MITO DE ICARO, EL PRIMERO EN PENSAR Y DISEÑAR UN PARACAIDAS FUE LEONARDO DA VINCI, PERO NO FUE HASTA 1797 CUANDO SE PUSO EN PRACTICA SU INVENTO. GARNERI SE LANZO DESDE LA BARQUILLA DE UN GLOBO UNIDA A UN PARACAIDAS DESDE UNA ALTURA DE MIL METROS MUCHO MAS TARDE, O SEA, 115 AÑOS DESPUES, EN 1912, SE REALIZO EL PRIMER LANZAMIENTO DESDE UN AEROPLANO.

## PASATIEMPOS ICAROGRAMAS POR C. DIAZ

COLOCA LAS SIGUIENTES PALABRAS DE FORMA QUE PUEDAN LEERSE HORIZONTAL Y VERTICALMENTE

MOTOR, TIMON, NORTE, ICONO, TRONO



## SOLUCION AL ICAROGRAMA ANTERIOR

V	O	L	A	R
O	S	A	D	O
L	A	C	O	L
A	D	O	R	A
R	O	L	A	N





*Relacion de compañeros que últimamente han pasado al Título I:*

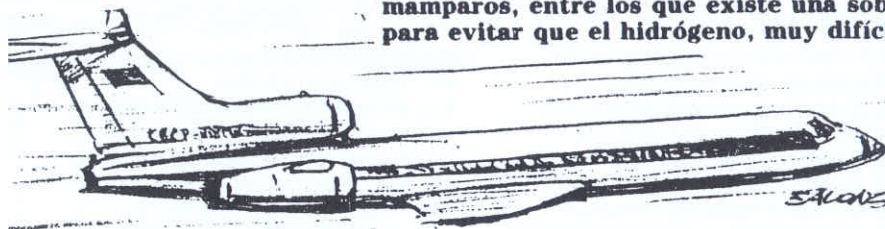
- 345 JUAN RUIPEREZ MARIN
- 346 JESUS MOLINA CIFUENTES
- 347 AGUSTIN GARCIA YEPES
- 348 LAUREANO SAPIA MARTIN
- 349 RAFAEL GENIS GENIS
- 350 PEDRO CABALLERO MESA
- 351 ANTONIO MEYTIM ROMO
- 352 PASCUAL PARICIO PEREZ
- 353 JOSE BERTO HDEZ
- 354 JUAN MIRO REIG
- 355 JOSE FERRER PARDAS
- 356 RAFAEL TORRES PEREZ
- 357 LUIS GUTIERREZ ARGOS
- 358 JOSE HEVIA SUAREZ
- 359 MONICO OSETE SCHEZ
- 360 PEDRO MUÑOZ BERMEJO
- 361 VICENTE RAGA ESPLUGUES
- 362 E JOSE PINILLOS DIAZ
- 363 LUIS SANTIBAÑEZ GARCIA
- 364 BENITO PEREZ PEREZ
- 365 MODESTO CARRERA MUÑOZ
- 366 VIRGILIO GARRIDO RAMIREZ
- 367 JOSE L. PORTILLO GARCIA
- 368 JERONIMO LUENGO LUENGO
- 369 ESTANISLAO FRANCES REYES
- 370 ALBERTO G. GAYOSO SUAREZ
- 371 DOMINGO BATLLE REIXACH
- 372 LUIS SEGUI PEREZ
- 373 MARCELINO HDEZ MIGUEL
- 374 JUAN SANCHEZ SANCHEZ
- 375 ENRIQUE VILATELA SORIA
- 376 J. DE DIOS BERNAL NAVARRO
- 377 CLAUDIO GRACIA ESPINOSA
- 378 ALFONSO FERNANDEZ VIÑA
- 379 ANGEL C. AROCA ESPINOSA
- 380 DANIEL BARCELONA LLORENTE
- 381 VICENTE RAMOS JUAN
- 382 FERNANDO CENTELLES ORTIZ
- 383 MANUEL GARCIA FERRER
- 384 JOAQUIN CARRERO MONTORO
- 385 ANSELMO CANADA VICENTE
- 386 GABRIEL MONREAL SANCHEZ
- 387 ANTONIO MERCADER FORCADA
- 388 ANTONIO ROMERO GONZALO
- 389 MARGARITAS ALEMANY COMPANYY
- 390 AFRICA GARCIA DE VINUESA
- 391 PAZ GARCIA MARTIN
- 392 ANTONIA GIL ROCA
- 393 FRANCISCO GONZALEZ LAPARRA
- 394 ANTONIO TORROELLA VALDEPERAS
- 395 JOSE SOLER MAZA
- 396 ENRIQUE LOPEZ SMITH
- 397 J. BAUTISTA MAIQUES PELLICER
- 398 MARIANO VICENTE PEREZ
- 399 FAUSTINO RUEDA MONJE
- 400 JOSE AUSAS VILA
- 401 JUAN RODRIGUEZ MARTIN
- 402 DOMINGO CALLEJO GERRERINA

- 403 JUAN MARTINEZ SAEZ
- 404 PABLO ESCAÑO VEGA
- 405 VICENTE FERNANDEZ MARIA
- 406 MIGUEL CID DE DIEGO
- 407 MANUEL DOLTZ CUENCA
- 408 VICENTE PLANELLS MIÑANA
- 409 ENRIQUE CALVET MONZO
- 410 JOSE BLANCO DE LOS SANTOS
- 411 CRESCENCIO RODRIGUEZ GLEZ.
- 412 JOSE FABREGAT PEDRERO
- 413 JOSE TOBAU VILA
- 414 ARMAND FERRER VILA
- 415 CARLOS ROMERO LOZOYA
- 416 J. ENRIQUE VERGARA RIVELLES
- 417 VICTORIANO GARCIA MARTIN
- 418 JUAN CEBRIAN MOLADA
- 419 NICANOR CARTAGENA BURILLO
- 420 PEDRO MARTINEZ MADRID
- 421 DANIEL QUINTEIRO LOPEZ
- 422 CELESTINO DELGADO IBAÑEZ
- 423 ANGEL PALACIO MATEO
- 424 JUAN CABANILLAS BLANCO
- 425 MIGUEL UREA PAGAN
- 426 FELIPE CAMARERO CALCO
- 427 J. ANTONIO CANO ARNAIZ
- 428 JAIME MILIAN PUIG
- 429 EDUARDO CORTES COSTA
- 430 JUAN LLACER GALLEGO
- 431 FRANCISCO PALMA PALMA
- 432 FRANCISCO ASCASIBAR LAUCIRICA
- 433 VICENTE SORIANO LOPEZ
- 434 JOSE NOVELLA CORTES
- 435 ARGIMIRO DIEZ IBAÑEZ
- 436 BLAS GONZALEZ DELGADO
- 437 JOSE LOPEZ CUESTA
- 438 MAMES GUILLEN SCHEZ
- 439 JULIAN COSTA EGEA
- 440 JAIME RECASENS RECASENS
- 441 JOSE SOTO PERIS
- 442 BERNARDO MARTINEZ PARDO
- 443 VICENTE GOMEZ PARRA
- 444 CLEMENTE GERICO VILLACAMPA.
- 445 EDUARDO MUÑOZ SANZ
- 446 JOSE ASES GARRGOS
- 447 JUAN MARTIN SOBLECHERO
- 448 MARIO MIRO ALBERO
- 449 JOAQUIN BAUXAILI CUÑAT
- 450 PLACIDO VERGARA MERLO
- 451 RICARDO AGUERO BARQUIN
- 452 BLAS CASTEJON ESPARZA
- 453 PIO MARTIN NIETO
- 454 JOSE VEGUILLAS LABIOS
- 455 ENRIQUE PASCUAL ALBERO
- 456 MARIANO SANCHEZ BLAYA
- 457 EDUARDO HERNANDEZ ARRIERO
- 458 EMILIO FONTENLA GIL
- 459 FELIPE OCHOA DE LA VARA
- 460 JOSE ARNAL PEREZ

Nº	PROCEDECENCIA	Nombre	Cantidad	Nº	PROCEDECENCIA	Nombre	Cantidad
661.	Barcelona	Joaquín Durán Croquet	1.000	686.	Murcia	José M. Fdez. Peñalvert	1.500
662.	Orihuela	Manuel Montesini Alarcón	1000	687.	Murcia	Ginés Mínez. Bernal	1.000
663.	Francia	Miguel A. Sáinz Bocos	5.000	688.	Murcia	José Marín Quereda	1.000
664.	Francia	Francisco Soler Falcó	2.000	689.	Murcia	Andrés Martínez Moreno	1.000
665.	Francia	José Goytia Sánchez	2.000	690.	Murcia	José Moreno Bernal	2.000
666.	Francia	Antonio Nieto Sandoval	2.000	691.	Murcia	Antonio Aparicio Mínez.	2.000
667.	Francia	Angel Pérez L. de Vegara	5.000	692.	Murcia	José Mínez. Cervantes	1.000
668.	Francia	Teresa C. ( Vda. de Vall-Llop)	1.000	693.	Murcia	Antonio Mínez.	1.000
669.	Francia	Salvador Pomés Centelles	3.000	694.	Murcia	Juan Olmos Genovés	2.000
670.	Madrid	Por Venta llaveros (Ramírez)	1.000	695.	Murcia	Pedro Hdez. Fdez.	1.000
671.	Alcoy	Joaquín Bonet bataller	1000	696.	Murcia	Antonio Ayala Muelas	1.000
672.	Barcelona	Miguel de Miguel Montañes	2.000	697.	Murcia	Martin Martínez Hidalgo	3.000
673.	Lérida	Salvador Andreu Lans	5.000	698.	Murcia	Francisco Segura Mínez.	3.000
674.	Eibar	Victor Muguerza	2.000	699.	Francia	José Dorca Darné	1.000
675.	Barcelona	José García Schexz.	1.000	700.	Francia	Francisco Coll	5.000
676.	Matoró	Josep Codolá Darbrá	2.000	701.	Andorra La Vieja	Melchor Llaquet Semente	5.000
677.	Valencia	Vicente Mengual Montalvo	2.000	702.	Barcelona	José Viladgut Roe	4.000
678.	Valencia	Manuel Trigos	1.000	703.	Valencia	Enrique Aparici	4.000
679.	Barcelona	Ramoneda	5.000	704.	Francia	Torralba Sebastián	2.000
680.	Castellón	José Campos Peña	5.000	705.	Gerona	Manuel Fajardo Alvarez	3.000
681.	C. Real	Antonio Díaz Marques	2.000	706.	Madrid	Antonio Cano Cano	3.000
682.	Alcantarilla	Juan Salinas Salinas	2.000	707.	Madrid	Celestino Díaz	1.000
683.	Murcia	Eduardo Pagan Ocaña	500	708.	Eiche	Mª Teresa Liedó	500
684.	Murcia	Félix Martínez Arechavala	500	709.	Madrid	Columbiano Ruiz Daimiel	1.000
685.	Murcia	J. de Dios Bernal Navarro	2.000				

## Tupolev de hidrógeno

El Tupolev 155, primer avión que utiliza hidrógeno como combustible, ha finalizado recientemente sus pruebas. El Tu-155 es un derivado del Tu-154 al que se le ha sustituido su motor N.º 3 (derecho), al mismo tiempo que se han realizado grandes cambios en su interior, a fin de poder instalar los depósitos de hidrógeno, aislado herméticamente del resto de la cabina. Con una capacidad de 20 m<sup>3</sup>, está instalado en la parte trasera del fuselaje y separado por mamparos, entre los que existe una sobrepresión para evitar que el hidrógeno, muy difícil de



almacenar, penetre en la cabina o entre en contacto con los diversos sistemas, habiéndose sustituido todos los sistemas eléctricos por neumáticos. En caso de emergencia, el hidrógeno puede ser lanzado a la atmósfera por un sistema de drenaje, cuya salida está situada sobre la cola del aparato, lejos del chorro de gases de los motores. También, en caso de emergencia, el aire del mamparo de separación es sustituido por nitrógeno, que impide la inflamación del hidrógeno. El motor de hidrógeno, que puede usar gas natural licuado, ha sido desarrollado por N. Kuznetsov, y recibe la denominación oficial de

