

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

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

APARTADO DE CORREOS 10.177

28080 MADRID

**BOLETIN N.º 5**

**DICIEMBRE-ENERO 1985**

**EDITORIAL**

Si como se ha dicho, ADAR es un aeroplano, su motor bien puede llamarse "ICARO". Motor que proporcione una fuerza capaz de establecer una permanente comunicación que sirva para mejorar la calidad de vida, al hacer posible distanciar de nosotros, el fantasma del aislamiento, que padecen muchas personas cuando penetran por la puerta de la tercera edad una vez que se jubilan.

El equipo, que dirige la trayectoria de Icaro, desea realizar un vuelo reposado que permita el diálogo continuo, por lo tanto, exento de maniobras acrobáticas bruscas, para que resulte más fácil seguir la ruta de la amistad. Ruta que una a la Junta Nacional con tantos puntos como afiliados tiene ADAR.

Inicialmente, hemos intentado verificar un rodaje correcto y así poder realizar un despegue sin contratiempos; pero después, una vez en el aire, la participación de todos es imprescindible para que el desplazamiento resulte placentero y nos traslade, periódicamente, al interior de vuestros hogares y de esta manera, os lleve el afecto puro que se fortalecerá con el trato recíproco entre compañeros.

Ahora bien, es obligado recordar que "Alas Gloriosas" recorrió un espacio que jamás se borrará de nuestra memoria, por eso, es justo reconocer la falta de colaboración colectiva que le prestamos, por cuanto muchos regateamos las cuotas establecidas y acordadas por mayoría en asamblea, otros no cumplieron con los compromisos morales que exige toda asociación y la mayoría no supimos cumplir con los compromisos morales que exige toda asociación y la mayoría no supimos reconocer el papel tan importante que jugaba aquel maravilloso boletín de cara a continuar proyectando una buena imagen que tanto necesitaba ADAR.

En fin, sin pretender culpar a nadie en concreto, aunque tal vez, un buen número de compañeros fuimos responsables de su desplome, a pesar de que sus tripulantes, con la palanca en la mano, aguantaron sin utilizar sus paracaídas, con la única intención de salvar el aparato. Por eso, queremos que nuestras últimas palabras sirvan como homenaje al heroico comportamiento de estos excelentes compañeros y, a su vez, valga como toque de atención para que a ICARO no le suceda lo mismo...

Aprendamos la lección, al ser conscientes de que somos mayorcitos para de esa manera, no caer en el tópico tan manido: "LAS PERSONAS MAYORES SUELEN IMITAR ACTITUDES INFANTILES, EN LUGAR DE RESPONDER DE ACUERDO CON SU LARGA EXPERIENCIA".



## ASESORIA JURIDICA

**1.— PLEITO DE LOS 19 PILOTOS.**— No se ha producido ninguna novedad. Como ya se ha dicho, se ha señalado la fecha del 12 de enero próximo para votación y fallo de la apelación.

**2.— RECURSO DE LOS CABOS ESPECIALISTAS.**— Con fecha 30 de noviembre último, la Sala 4.<sup>a</sup> de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Territorial de Madrid **ha dictado sentencia**, estimando el recurso y declarando el derecho de los recurrentes a que se les pase a la situación de militares retirados, con todos los derechos y obligaciones inherentes a la misma, con los empleos que por antigüedad habrían alcanzado de haber continuado ininterrumpidamente en servicio activo hasta la fecha en que, por edad, les hubiera correspondido el pase a dicha situación militar. La sentencia condena a la Administración a estar y pasar por esta declaración y al pago de los costes procesales.

Esta sentencia puede ser apelada por el Abogado del Estado, tal como ocurrió en el caso de los Pilotos.

**3.— RECURSO DE LOS VOLUNTARIOS DE DOS AÑOS NO REENGANCHADOS ANTES DEL 18 DE JULIO DE 1936, PERO QUE DESPUES DE ESA FECHA CONTINUARON EN SERVICIO ACTIVO.**— Igualmente, con fecha 30 de noviembre último, la Sala 4.<sup>a</sup> de la Audiencia Territorial de Madrid ha dictado sentencia en términos idénticos a la de los Cabos Especialistas. Esta sentencia puede también ser apelada.

**4.— RECURSO DE AMPARO ANTE EL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL.**— La Sala 1.<sup>a</sup> del Tribunal Constitucional no ha dictado sentencia, sino que, mediante auto, ha acordado declarar que, después de la sentencia de 7 de julio pasado, el recurso de amparo había perdido su objeto, por lo que dispuso tenerlo por concluido y archivarlo.

### Rehabilitación de militares republicanos

Por otra parte, a los militares profesionales de la República se les reconocerá el empleo que hubieran alcanzado de haber continuado en activo hasta la fecha, así como la antigüedad que les hubiera correspondido. Así lo establece la proposición de ley presentada en el pleno por el grupo socialista, que equipara a los militares profesionales de la República con los derechos que con anterioridad fueron reconocidos a los funcionarios civiles.

Podrán acogerse a la futura ley los militares profesionales, oficiales, suboficiales y clases de tropa

pertenecientes a las Fuerzas Armadas o fuerzas del orden público republicanas que hubieren consolidado su empleo o ingresado como alumnos de las academias militares con anterioridad al 18 de julio de 1936 y que tomaron parte en la guerra civil española. También podrán acogerse los militares que con anterioridad al 18 de julio de 1936, y antes del 1 de abril de 1939, hubieren ingresado con carácter definitivo en las Fuerzas Armadas republicanas y les hubiesen sido concedidos sus empleos con carácter efectivo y no en campaña.

.....

# JUNTA DIRECTIVA NACIONAL AMPLIADA

El día 22 de Diciembre de 1987, se reunió la Junta Nacional Ampliada, con un orden del día que se desarrolló en su totalidad.

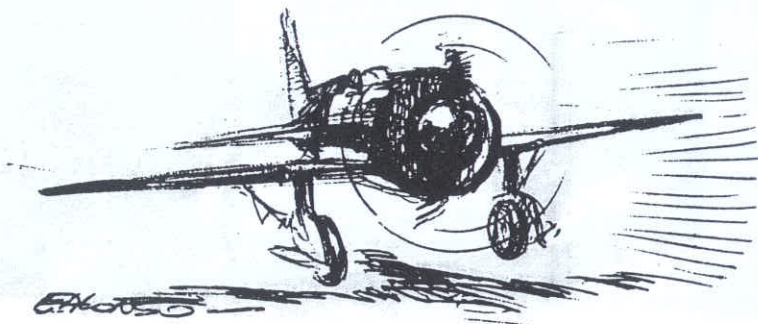
Nuestro asesor jurídico, señor Roldán informó de las gestiones encaminadas a que la resolución del Tribunal Constitucional no se demore su ejecución. Por unanimidad, se aprobó su trabajo en tal sentido.

Ante la dimisión de varios miembros de la Delegación de Murcia, entre ellos, su presidente, es obligado celebrar una asamblea general extraordinaria, con el principal objetivo, de nombrar una nueva directiva que se ajuste a los Estatutos y Reglamento de Régimen Interior, o sea, que esté compuesta de 9 miembros.

La Nacional es consciente de que en esa zona, tan representativos para la aviación, hay hombres capaces de reconstruir una nueva junta que colabore como hasta ahora. Por lo menos, hasta que llegue ese momento feliz de celebrar el logro de nuestras reivindicaciones, que está a pocos días vista.

De vuestra comprensión depende que sepáis jugar el papel que os corresponde en esta época que nos ha tocado vivir.

Los demás temas tratados, todos ellos de puro trámite, quedaron registrados en la correspondiente acta, que está a disposición de los asociados en las respectivas delegaciones.



## REGION CENTRO

Para tratar de colaborar de forma más eficaz; en lo que concierne a nuestra obra social y administrativa, con todos nuestros asociados, por lo que respecta al tema de nuestros enfermos y fallecidos.

Rogamos tanto a nuestros socios como a sus familiares, que cuando tengan que informarnos de algo relacionado con alguno de estos temas, se sirvan ponerse en contacto con esta Directiva, comunicando a los teléfonos, 477 78 77 y 315 53 80, (Pref. 91 a los que llamen de provincias) donde serán debidamente atendidos, facilitando al propio tiempo nuestra labor.

Un abrazo cordial a todos os envía esta  
JUNTA DIRECTIVA

## IGNACIO HIDALGO DE CISNEROS

El compañero, Moliner, de Valencia, en su reciente viaje a Rumania tuvo el acierto de depositar una corona de flores en la tumba del que fue jefe de las Fuerzas Aéreas de la República, IGNACIO HIDALGO DE CISNEROS, como homenaje a aquel aviador que supo cambiar de rumbo con una honestidad digna del mayor respeto, ya que procediendo de una familia de la alta sociedad burguesa, se situó, en el momento justo, al lado del pueblo sencillo y humilde; por eso A.D.A.R. agradece al compañero Moliner su testimonio gráfico que sirve para refrescar nuestra memoria y así recordar a un hombre acreedor a la más sincera consideración de todos los que estuvimos a sus órdenes.

(BUCAREST — CEMENTERIO DE BELU, SECTOR —)



### EFEMERIDES:

**Tu sabes que el primer autogiro del mundo fue inventado por un español llamado Juan de la Cierva; pero tal vez no recuerdes que la primera prueba tuvo lugar en Getafe —Madrid— el 9 de Enero de 1923, fue pilotado por el Teniente Alejandro G. Spencer.**

### FRASES

*Alguien dijo:*

**"EL MEJOR AMIGO ES EL QUE AVISA A SUS COMPAÑEROS CUANDO SE EXTRAVIAN Y LES VUELVE AL BUEN CAMINO".**

*Nosotros decimos:*

**LOS MEJORES AMIGOS DE ADAR SON AQUELLOS QUE INTENTAN BUSCAR LA SENDA QUE NOS DIRIJA A UNA OPTIMA CONVIVENCIA.**

\* \* \* \* \*

# DOCE AÑOS DE LUCHA



*Han transcurrido 12 años de nuestra andadura, a fin de conseguir el reconocimiento de la dignidad de que éramos y somos acreedores.*

*Empleando términos aeronáuticos, podríamos decir que, por fin, hemos llegado a la recta final de la línea de planeo.*

*El camino ha sido largo, demasiado largo. En él hemos tropezado con muchos personajes que nos dieron alientos, buenas razones, ánimos en nuestra lucha y nos ofrecieron apoyos, que, en general, nos han servido de muy poco.*

*En los 10 años que he estado al frente de la Asociación, puedo decir que desde el Rey hasta simples diputados de casi todas las formaciones políticas, todos han dado muestras de simpatía y comprensión hacia nuestra causa, pero pocos han sido eficaces en nuestra lucha.*

*Podríamos nombrar a algunos que realmente han contribuido de forma destacada. Cabe distinguir entre ellos a José M. Bandrés, Joaquín Molins y algunos más.*

*Pienso que deberíamos aprovechar la próxima Asamblea nacional para honrarlos, demostrando así nuestra inmensa gratitud hacia ellos.*

*En esta escala de valores no hay duda alguna que en primerísimo lugar, en lo más alto del podio, habríamos de colocar a Luis Roldán.*

*Contratar sus servicios fue el mayor éxito de nuestro colectivo. Bendigo (aunque soy agnóstico) el día que tuve la suerte de conocerle. Me lo presentó Conchita, esposa de Javier Paulino.*

*Aquel mismo día le convencí para que aceptase ser nuestro asesor jurídico, reservándome, claro está, la conformidad de la Junta Directiva nacional, la cual ratificó mi compromiso por unanimidad.*

*Después de Luis Roldán, y en segundo lugar, deberíamos rendir un gran homenaje a "Sant Oliart". Digo "Sant" por lo providencial que fue para nosotros.*

*Alberta Oliart, siendo Ministro de Defensa en el Gobierno de Adolfo Suárez, estaba totalmente predispuesto a resolver nuestro tema de un plumazo, o sea por Decreto Ley. Debemos estar plenamente convencidos de que si hubiese permanecido tres meses más en el Ministerio hubiéramos conseguido nuestras reivindicaciones seis años antes.*

*Posteriormente, el dictamen de la Dirección General de lo Contencioso del Estado estableció los cimientos en que se han podido apoyar todas las sentencias posteriores que nos han sido favorables.*

*Fue el Sr. Oliart, Ministro de Defensa, quien recabó este dictamen.*

*Creo que bien merece una gran demostración de gratitud, y cuanto antes mejor.*

*Así lo sugiero a la Junta Nacional de ADAR, por si lo cree oportuno.*

*Barcelona, noviembre de 1987*

*Firmado: Jaime Mata*

## RECUERDO SIMPATICO DE JUVENTUD



Por mediación del tren electrificado español, línea de la frontera de Puigcerdá, llegamos a Barcelona procedentes del extranjero. Corrían las fechas de los últimos días del año 1937, en plena Guerra Civil Española.

La ciudad había sido maltratada por los bombardeos del grupo legionario italiano a las órdenes de los fascistas Flachi delle Baleari, compuesto de Savoias S-79. Su acero, fuego y pólvora lanzada desde el aire habían hecho mella con destrozos a edificios cercanos al puerto y estación de ferrocarril de Francia. Llegados así a España, después de cerca de seis meses ausentes del país y haber sido tratados cariñosamente por el pueblo ruso, ignorábamos muchas de las dificultades y vicisitudes de la castigada población civil que vivía en las grandes ciudades de nuestra zona republicana.

Así en Barcelona, debíamos incorporarnos a nuestros destinos pasados unos cortos días de permiso. Unos pocos compañeros de la experiencia decidimos instalarnos en primera instancia en el Hotel Ritz, zona alejada de las bombas italianas, más cuando a los pocos días comenzaron a fallarnos los fondos monetarios, convenimos mudarnos a un módico hotel de la parte vieja de la ciudad, donde pasamos nuestros días de permiso, por ferrocarril embarcaríamos vía a Valencia para seguir más tarde unos hasta Los Alcázares y otros a diferentes bases aéreas republicanas. Y como siempre queda en nuestra memoria rescoldo de los hechos vividos que si fuéramos paisanos de un país muy perfecto y son anécdotas bravas nos quedaríamos también sin motivo de conversación, voy a revelar una vivencia de aquel nuestro paso por la Ciudad Condal en aquellas circunstancias.

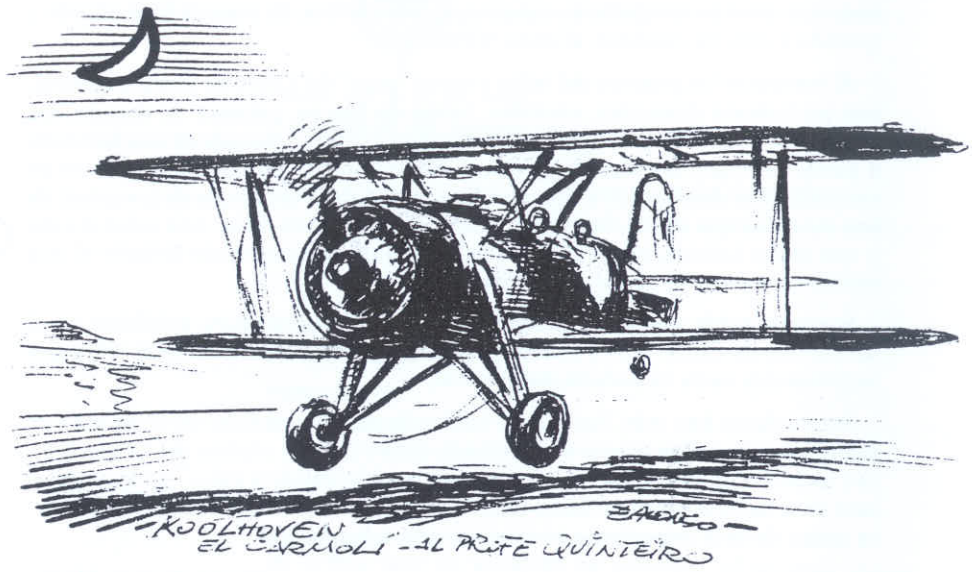
Para la juventud la simplicidad nunca ha sido una potencia, así que solucionado

nuestro nuevo hospedaje en la "ciudad vieja", tuvimos luego de ingeniarnos la forma de hallar un restaurante donde nutrirnos y que además tuviera cabida con nuestro peculio. Era difícil la época, muchos artículos de primera necesidad escaseaban o iban racionados con cartilla. Al atardecer quedaba la capital a oscuras y casi todo cerrado, no había donde cenar, unos miedosos a los pajarracos metálicos y otros por carecer de provisiones. Finalmente, muy cerca del hotel donde dormíamos, esquina casi frente a las taquillas de la estación de ferrocarril, rincón oscuro, observamos luz entre rendijas. Impulsamos la puerta de entrada y ya estamos dentro. Mucho militar dentro y otra gente viajera. Finalmente podemos acoplarnos en una mesa y al paso, el camarero nos comunica que hay menú único: "Conill amb sanfaina". ¡Comimos cada una de las noches que restaban en Barcelona, conejo con tomate!

Al despedirnos en la última cena y ya preparados con el petate para subirnos al tren destino Valencia, encargamos para el viaje una nueva ración del exquisito manjar en forma de bocadillo para llevar, más al haber pagado y ya a punto de marcharnos del local, hablando con el cínico camarero que nos sirvió todas esas noches y escuchó nuestras alabanzas, el picaro con amabilidad y media sonrisita en los labios nos dijo despidiéndonos: ¿Así lo han encontrado bien cocinado y tierno a más de bueno y bien servido el GATO que han comido con tomate en este restaurante?... Aunque he de confesar que el gato fue sabroso, no he vuelto jamás a comer "sanfaina".

Palafrugell, diciembre 1987  
Luis Negra Escuder

# A.D.A.R. CON SU ESPIRITU ASOCIATIVO, HA JUGADO EL PAPEL DE LOCOMOTORA QUE HA PROPULSADO LA LUCHA REIVINDICATIVA POR EL RECONOCIMIENTO DE NUESTRA PROFESIONALIDAD



## HOMENAJE A NUESTRO ASOCIADO Y AMIGO BANDRES

A D. J. M. Bandrés, la Directiva Nacional, le entregó un pergamino, obra del compañero Alonso, que le acredita como asociado de honor de A.D.A.R., por estar participando con el máximo interés y eficacia en el proceso reivindicativo que todavía mantenemos con la Administración.

Esta Directiva pretendía organizar un ACTO HOMENAJE en el que pudieran participar todos los miembros de la Asociación; pero en la agenda del amigo Bandrés tenía pocas fechas libres que permitiera señalar con tiempo suficiente para poder notificar la invitación a la totalidad del Censo.

---

**Aún quedan flecos reivindicativos: el conseguir que todos los Aviadores de la República, que lo fueron de hecho, lo sean de derecho.**

---

## UN NUEVO POLIKARPOV I-15 "CHATO"

Con referencia a la amable carta que nos dirige el Director del Museo de Aeronáutica y Astronáutica, General de Brigada D. JOSE TOMAS MORA SANCHEZ, y que publica nuestro boletín informativo núm. 4, ICARO, hemos estado en Santa Perpétua de la Moguda, población cercana a Barcelona, donde unos entusiastas compañeros construyen una réplica, de nuestro bien amado y querido avión de combate, el caza "CHATO".

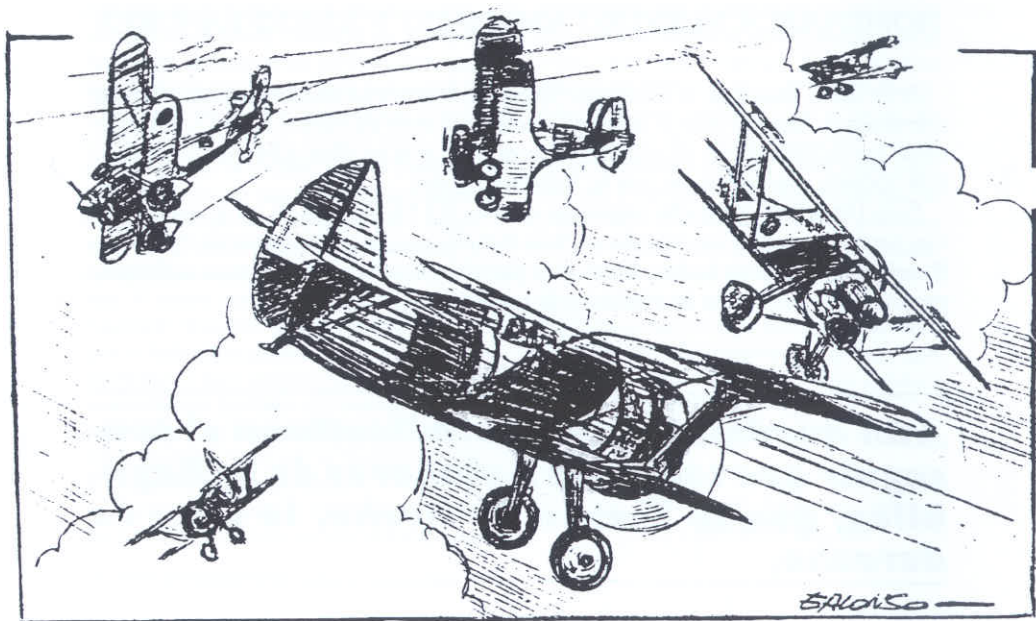
Al traspasar las puertas del taller y ver el "puro" del Chato en tamaño natural, con su todavía desnudez, costillas, tubos de hierro, palanca de mando, las ametralladoras, etc., y el imponente motor en estrella colocado en una bancada a punto de rugir; las alas de gaviota, una terminada en horizontal y otra en vertical, no hemos podido evitar ponderar agradables recuerdos de juventud, de una máquina que en muchas ocasiones y como ángel protector, nos salvó la vida y que ahora todavía, al verla de cerca, pendiente de su montaje definitivo, nos emociona y pone la carne de gallina...

Sería deseable que en el próximo mes de ABRIL, pudiera exhibirse en el aeródromo de Costa-Brava (Gerona), donde se celebrará el COSMOS-88, y que seguramente sería la vedette del festival.

Pero todavía hay más. Estuvimos hablando con un ingeniero aeronáutico y un piloto en activo, que aseguran y piensan construir otra réplica del Chato, pero con todas las de la ley, para que pueda ser posible volver a volar. A ver, pues, si esto será factible y prometemos teneros informados para ser testigos de primera mano de este importante acontecimiento aeronáutico.

Simón Fiestas Martí

ADAR — Barcelona 8 - 11 - 87







CASA DE S. M. EL REY  
—  
AYUDANTE DE CAMPO

Palacio de la Zarzuela  
MADRID, 18 de noviembre de 1987

SEÑOR DON JOSE MARIA BRAVO FERNANDEZ DE LA HERMOSA  
Presidente de ADAR  
Apdo. 10177  
28080 MADRID

Mi estimado amigo:

SU ALTEZA REAL EL PRINCIPE DE ASTURIAS me encarga acusar recibo a su atenta carta de fecha 4 del corriente mes y expresarle Su agradecimiento por el Boletín que tan amablemente Le ha enviado.

Así lo hago, con mucho gusto y quedo suyo atento y afectísimo,

JOSE ANTONIO ALCINA DEL CUVILLO

## JUSTO RECUERDO COMO HOMENAJE A UN CABALLERO



Don Manuel Cascón Briega, hijo de Ciudad Rodrigo (Salamanca) fusilado en Paterna en agosto de 1939

Al cumplirse, en este 1981, cuarenta y cuatro años de nuestra estancia en Kirovabad (URSS), lugar que cobijó, durante seis meses al primer curso de pilotos, formado por 180 jóvenes de edad no superior a los veinte años, tan llenos de ilusiones y entusiasmo, como faltos —por su juventud— de esa disciplina tan necesaria en el ejército, quiero recordar y que sea recordado el jefe de aquella expedición, comandante en tal fecha, Don MANUEL CASCON BRIEGA, rindiéndole con estas humildes letras el homenaje a que se hizo acreedor y que, desgraciadamente, aún no se le ha hecho como se merece. Un poco retrasado, en verdad, pero "más vale tarde que nunca", según dice el refrán.

Acertado estuvo el mando en la elección de este militar para desempeñar una misión de tanta responsabilidad en un país prácticamente desconocido, en el que nuestro buen comportamiento podía influir en la ayuda que tan precisa le era, en aquel entonces, a nuestras fuerzas.

Era este jefe, a más de un magnífico piloto de muy buena actuación en África, el militar que reunía las mejores virtudes castrenses y humanas. Severo consigo mismo, en cuanto a disciplina militar, obediencia al mando, honradez y caballerosidad. Alguien ha dicho que se excedía y que pecaba de demasiada rigurosidad. Todo en la vida tiene sus límites y estoy convencido que él en ningún momento les rebasó. No existe la menor noticia —o al menos, no ha llegado a mi conocimiento— que en su vida militar hubiese sido injusto o excedido en un castigo, ni de haber abusado de su jerarquía. Fue ejemplo del buen hacer de una persona normal, equilibrada y responsable de sus actos.

Por todo lo que antecede, hoy día sigo sin comprender como, una vez terminada la guerra, sus antiguos compañeros-vencedores, que tan bien le conocían, se ensañasen tan cruelmente con él hasta llegar a su aniquilamiento.

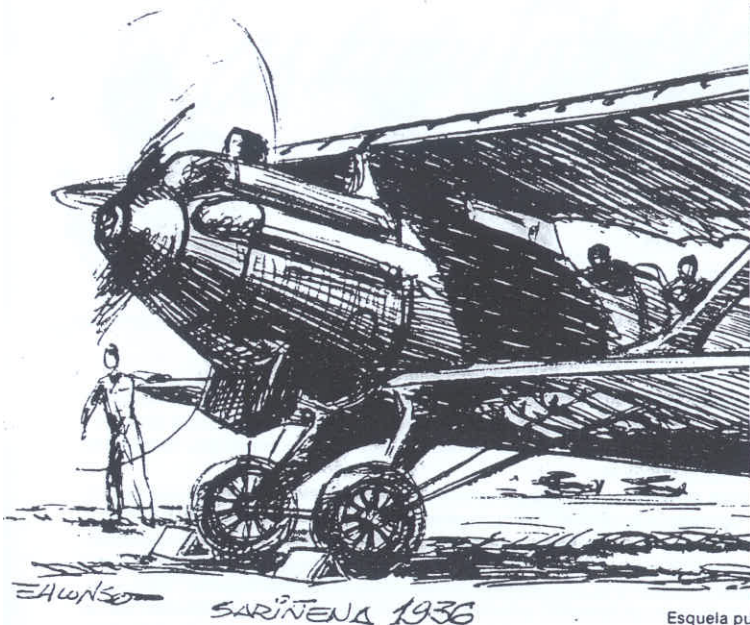
Todos sabían de sus excelentes dotes; que era imposible acusarle de haber cometido actos punibles; que habiendo tenido todas las oportunidades de abandonar España se quedó en ella para responder —por su mayor graduación militar— de cuanto pudiese ser imputable a los que sirvieron a sus órdenes o a las de otros jefes, confiando en aquellas promesas franquistas del 27-3-1939, que aseguraban: "Aquellos que no se hayan manchado de sangre, tienen la absoluta garantía de que sus vidas serán respetadas". Nos aconsejó que no se debía huir, pues únicamente habíamos cumplido nuestro deber de militares y huyendo seríamos acusados de delitos no cometidos. Era mejor quedarse, decía, y, una vez fiscalizada nuestra conducta, entonces, podríamos salir de España llevando en nuestra maleta una muda, efectos de aseo y, como único tesoro, un ejemplar de la Reales Ordenanzas Militares, algo deteriorado por su frecuente uso. El confiar en aquellas falaces y canallescas promesas costó a muchos la vida.

Los jefes de la brigada italiana que primeramente entró en Albacete, le trataron con cierta deferencia, sentándole en su mesa durante la comida, pues tenían noticia que, no obstante, haberle tenido como enemigo durante la campaña, era todo un caballero. No se comportaron de igual forma sus ex-compañeros españoles, puesto que sin tener en cuenta sus ya conocidas virtudes, le enviaron como a un vil delincuente a la prisión común de Albacete, donde le asignaron los más deshonorosos menesteres.

Juzgado en Valencia por un Tribunal, compuesto de antiguos compañeros aviadores militares, fue condenado a muerte y fusilado en Paterna (Valencia), en agosto de 1939.

Murió igual que había vivido, con entereza y valentía, según nos relirió en nuestra Prisión Militar de Monteolivete (Valencia), —en la que ingresó por un delito común— el teniente Juez de Ejecuciones que presenció el fusilamiento.

Isidoro Giménez García



## DON ISIDORO JIMÉNEZ GARCÍA

Teniente coronel retirado,  
jefe de la aviación de caza  
de la República durante  
la guerra (1936-1939)

Falleció el día 30 de  
diciembre, en el Hospital  
del Aire, a los 88 años

**D. E. P.**

La Asociación de Aviadores de la  
República, en nombre de sus fa-  
miliares, alumnos, compañeros y  
amigos, comunica tan sensible  
pérdida.

La conducción del cadáver tendrá  
lugar hoy, día 31, desde los Servi-  
cios Funerarios, al cementerio de  
la Almudena, a las 11.30 horas,  
donde será incinerado.

Esquela publicada en EL PAIS el 31-12-87 — día de  
su incineración.

### ¡ISIDORO JIMENEZ! "DESCANSA EN PAZ"

En la ceremonia anterior a la incineración del compañero Jiménez verbalmente se hizo esta breve biografía que reproducimos literalmente.

«Queridos amigos, estamos aquí para dar el último adiós a un hombre que ha sido un símbolo para los que hemos tenido la suerte de tratarle tanto en el sentido profesional como personal y humano.

Si somos capaces de imitarle por su integridad, pues a pesar de las presiones mantuvo la línea marcada por su conciencia; disciplina, porque supo cumplir con su deber: buen hacer, porque fue magnífico profesional; modestia, porque jamás admitió se le distinguiera, y por su compañerismo y cariño hacia todos nosotros, entonces estaremos honrando su memoria tal como se merece. Y tenemos la obligación de hacerlo compañeros. ¡Hasta siempre querido amigo! ¡Hasta siempre!

P. D. La confirmación de su compañerismo lo demuestra la fotocopia adjunta entregada por su hijo Angel después del acto funerario: fue escrita por él dos días antes de fallecer (los peques somos nosotros)».

Debemos estar orgullosos de haber tenido un jefe y amigo de esa calidad humana.

La Directiva Nacional.

A OJOS PEQUES  
EN ABRAZO

**HONOR**





## EL PORQUE LA PREFERENCIA POR SER PILOTO DE CAZA

### *Problemática psicológica de los aviadores militares de guerra.*

Si a todos los jóvenes que acudimos a la llamada del gobierno para crear el Arma de Aviación en 1936-37, nos hubieran preguntado qué especialidad preferíamos, la mayoría hubiéramos contestado: PILOTO DE CAZA; pero el Ejército del Aire lo componen infinidad de cometidos, todos ellos necesarios y complementarios entre sí.

No hay duda, que, desde el punto de vista ético, siempre es más honorable defenderse que atacar, por esta simple razón, agradaba más realizar vuelos de protección que llevar a cabo un bombardeo a un objetivo militar; actuación aún más incómoda, si el blanco se hallaba próximo a una población civil.

La psicología de los aviadores estaba condicionada por la obediencia debida al mando que obligaba a realizar servicios de guerra gusten o no, con unos influjos emocionales desmoralizantes, sobre todo, para las tripulaciones de los aviones pesados, pues los pilotos de caza —en aquella época— con la misma o mayor carga psicológica al iniciar el combate, podían percibir después, un estado placentero al comprobar que habían vencido al aparato atacante; euforia que se acentuaba al ver que los aviadores enemigos caían en sus paracaídas. Circunstancia feliz que en raras ocasiones, se presentaba en otro tipo de servicios. En cambio, en la Historia de la Aviación de Guerra, tenemos antecedentes que ratifican la carga emocional que soportaron aquellos hombres que les cupo la mala fortuna de realizar misiones secretas con el lanzamiento de artefactos infernales, de efectos desconocidos y después, se percataron que habían arrasado ciudades completas y, sobre todo, el saber que fueron el brazo ejecutor de una masacre sin precedentes. Entonces, los estados mayores para tranquilizar a toda la humanidad y en particular, a estos inocentes aviadores, justificaron tales acciones, argumentando que los cientos de miles de muertos e infinidad de heridos habían supuesto un ahorro de vida calculado en varios millones. Pero a pesar de este razonamiento y su obligada obediencia, les dejó marcados para toda la vida con unos trastornos psíquicos irreversibles.

Además de esas téticas imágenes expuestas anteriormente, hay otras muchas motivaciones que inducían a pretender volar aparatos ágiles. Sus piruetas destellaban alegría, euforia, improvisación, y el combate, entre aeroplanos de caza, era algo así como un duelo entre caballeros, con ética difícil de practicar con el lanzamiento de bombas. Y cuando por razones de la pelea en el aire, se rompía la formación, entonces entraba en juego una autonomía de acuerdo con los reflejos y destreza particulares. Sin embargo, los bombarderos no tenían más remedio que responder con rigor a una conducta de equipo, a una disciplina colectiva, con formación compacta que, en raras ocasiones, podían olvidar, por cuanto su principal defensa consistía en arrojarse unos con otros y sobre todo, para que la protección de las escuadrillas de caza resultara más eficaz, en definitiva, casi siempre dependían de los demás.

Los que tuvieron la mala suerte de vivir aquellos años terribles, recordarán el ruido tan desagradable de los bombarderos, con un vuelo semejante a las aves de corral, por algo el pueblo gritaba: ¡QUE VIENEN LAS PAVAS!... ¡AL REFUGIO!. Y al contrario, cuando se percibía la presencia de las cazas, la gente disfrutaba contemplando sus graciosas evoluciones aunque se tratara de aviones enemigos.

Aunque no estés de acuerdo con mis divagaciones aviatorias, acéptalas como recuerdo a unos aviadores, que por disciplina, actuaron en acciones poco gratificantes y cumplieron con sus especialidades, que en principio, no les gustaban.

# Las cuentas claras...

## ESTADO DE CUENTAS AL 30 DE NOVIEMBRE DE 1987

### ACTIVO

Disponible	En caja .....	31.456
	C/C. B. Vizcaya .....	1.781.419
	Sin liquidar en Secretaría .....	9.426
Cuentas Transitorias	En Llaveros .....	10.982
	Emblemas de A.D.A.R. ....	14.450
Total .....		1.847.733

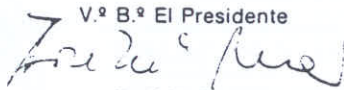
### PASIVO

	Fondo Social .....	1.561.555
Cuentas Transitorias	Reivindicaciones .....	217.320
Cancelación cuenta	Boletines ALAS GLORIOSAS .....	68.858
TOTAL .....		1.847.733

### DETALLE DE GASTOS GENERALES

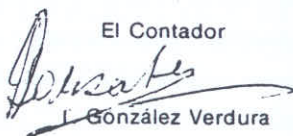
Material de Oficina .....	22.091
Gastos de Representación .....	148.333
Correos por franqueo .....	71.278
Telégrafos y Teléfonos .....	2.528
Transporte .....	11.225
Varios no clasificados .....	80.487
Fotocopias de carácter jurídico .....	20.081
Fotocopias de Secretaría .....	3.828
Imprimir Boletín ICARO .....	123.936
Emblemas de Aviación A.D.A.R. ....	30.000
Llaveros XV. Asamblea Nacional .....	39.000
Coronas de Homenajes .....	37.000
TOTAL .....	589.787

V.º B.º El Presidente



José M. Bravo

El Contador



J. González Verdura



## SOLO ES UN ADIOS...

La noche inmóvil,  
tras su luna blanca,  
recorría tus miradas.  
Las nubes, suaves caricias,  
esperan encima de unos picos  
rosados, por el cálido ardor  
del anochecer, tu llegada...  
¿Dónde Estás? Tan lejos tu corazón,  
tan frágil tu palabra, tan triste  
tu adiós. Un día, cualquiera, te fuistes  
de nuestras vidas. Con España en tu corazón...

*Valérie de Diego*

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

MIGUEL ANGEL DE DIEGO — LES ESCALDES. ANDORRA	5/5/87
ANTONIO MARTIN-LUNAS LERSUNDI - MEXICO D. F.	10/5/87
JOSE SANCHEZ DE LAS MATAS Y GIL DE LAS MATAS — MURCIA	8/8/87
FRANCISCO CABALLERO SANDOVAL — MURCIA	AGOSTO 87
VICENTE ALBORA LIMIÑANA — LEVANTE	SEPT. 87
FRANCISCO LLORCA ALCARAZ LEVANTE	SEPT. 87
LUIS FERNANDEZ GARCIA — MADRID	2/9/87
JULIO GARCIA DE LEON — MADRID	12/9/87
JESUS GARCIA PLAZA — MADRID	18/9/87
BELARMINO GOMEZ AGRA — MADRID	18/9/87
Francisco Gallegos Díaz	(Murcia)

## RELACION DE DONATIVOS PARA EL BÓLETIN "ICARO" HASTA DICIEMBRE

	SUMA ANTERIOR .....	140.682,—
Viaje a Rumanía	Rifa maqueta avión donada por J. Bacarizo .....	9.100,—
Madrid	José Sánchez .....	1.000,—
Alicante	Pascual Martínez .....	1.000,—
Murcia	Ricardo J. Pérez .....	5.000,—
Palafrugell	Luis Negra Escuder .....	3.000,—
Paris	Alas Plegadas .....	29.100,—
Francia	Manuel Fajardo .....	1.000,—
Madrid	Viajes Puerta del Sol .....	15.000,—
Venezuela	Felix Mouchet .....	1.000,—
Madrid	Antonio Frutos .....	400,—
Madrid	Ricardo Crespo .....	2.000,—
Madrid	Felix García Viejobueno .....	500,—
Madrid	Eulogio Luján Cárcel .....	2.000,—
Madrid	Salvador Manzana .....	2.000,—
Badajoz	José Villafaina de la Cruz .....	10.000,—
Madrid	Terencio Jorge Vitores .....	500,—
Madrid	Felipe Mayorga .....	2.000,—
Valencia	Jaime Buye Berni .....	2.000,—
Murcia	José Fernández Laorden .....	3.000,—
Madrid	Alberto Valles .....	2.000,—
Francia	Angel Pérez Ladrón de Guevara .....	5.000,—
Madrid	Juan Antonio Ibañez Garategui .....	2.000,—
Madrid	Julio García de León .....	1.000,—
Madrid	Jesús Moya .....	1.000,—
Madrid	José Ramón Miraunt .....	2.000,—
Madrid	Julio Meco Marchante .....	500,—
Bilbao	Pompeyo Alonso Montoya .....	1.000,—
Bilbao	Manuel Castedo Neira .....	1.000,—
Montoro	Feliciano Capa .....	3.750,—
	SUMA Y SIGUE .....	249.532,—

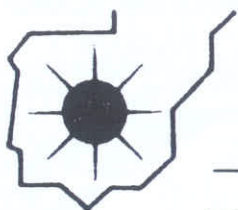
**EL COMPAÑERO MANUEL FERNANDEZ ARROYAVE  
HA DONADO 10.000 PTAS. (DIEZ MIL) A LA  
REGIONAL CENTRO**

## IMPORTANTE



**UN HOMBRE ESPONJA ES AQUEL QUE RECIBE  
DADIVAS DE TODOS, ACEPTA INVITACIONES Y  
HALAGOS Y JAMAS CORRESPONDE.**

**¿QUIEN NO CONOCE A UN HOMBRE ESPONJA?**



V I A J E S

# puerta del sol

Ercilla, 12

Telf. (91) 239 98 08

Madrid

## “EL PLACER DE VIAJAR ENTRE AMIGOS”

- \* PROGRAME SUS VACACIONES CON TIEMPO.
- \* SUS VACACIONES DE MANO DE SU AGENCIA AMIGA.
- \* VIAJE CON PAGOS FRACCIONADOS CON LA “TARJETA ROSA PUERTA DEL SOL”.
- \* CUALQUIER PUNTO DE ESPAÑA Y EXTRANJERO.
- \* AHORA PUEDEN VENIR CON NOSOTROS A CUBA Y MEXICO.

NO CAPOTES  
AL DESPEGAR ¡CUIDADO CON EL CABALLITO!

a b c d e f g h

1	Z	B	H	I	J	L	M	O
2	E	O	S	C	K	E	F	K
3	Ñ	V	A	B	U	D	T	X
4	I	G	R	H	L	Ñ	J	Y
5	B	E	S	T	U	C	B	T
6	S	R	L	A	F	I	G	R
7	A	E	M	T	A	C	S	U
8	S	Y	I	J	R	K	M	Ñ

Si inicias en la cuadrícula **5a** los saltos de caballo correctos, averiguarás un elemento del Avión que empieza por **B**.

Si lo aciertas un PREMIO te espera en **Viajes Puerta del Sol**.