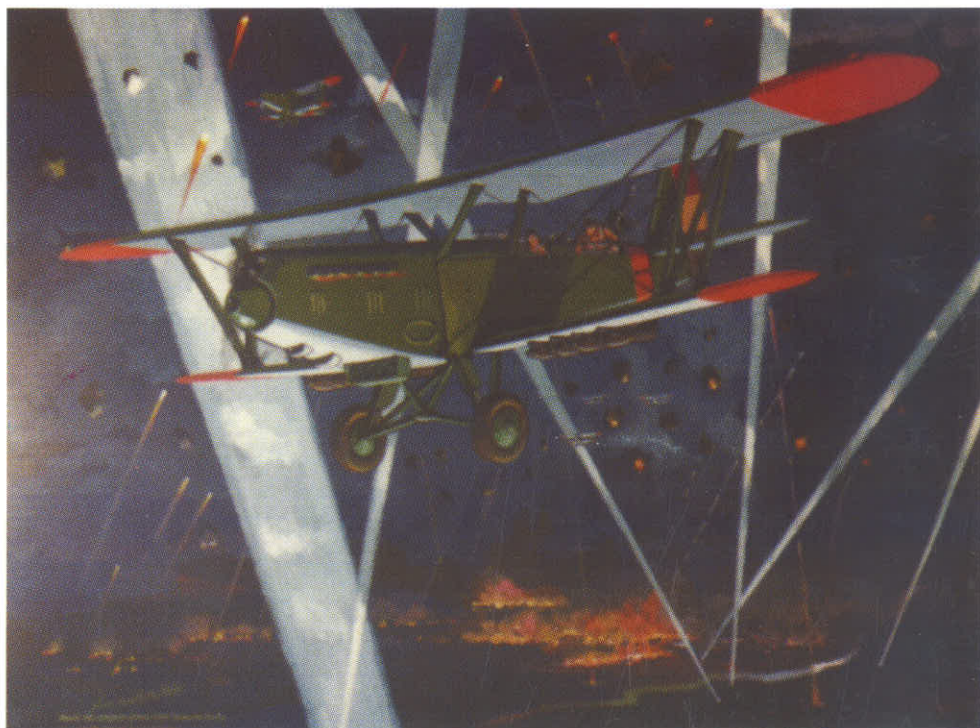


**BOLETÍN INFORMATIVO DE LA DIRECTIVA NACIONAL
DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA**

OCTUBRE 1997
BOLETÍN N.º 51

A.D.A.R

APDO. 10.177
28080 MADRID



«Teniente Máximo Nogal. Vuelo nocturno». Óleo de Eusebio Alonso

GANDESA 1997

El 14 de septiembre del presente año, hemos estado en la población de GANDESA, comarca de la Terra Alta, provincia de Tarragona, que todavía con el recuerdo de la guerra, con un paisaje calcinado, actualmente reverdecido y la figura importante de las sierras de Cavalls y la de Pándols, donde se desarrolló la Batalla del ebro, que tanta gente perdía la vida en defensa de las libertades.

En el acto floral de homenaje, a pie del monumento, se dedicaron palabras en memoria de las víctimas de la guerra civil, sin distinguir matices, ni ideologías, de cualquiera de los bandos de la contienda.

Nos acompañaron excombatientes de las diferentes armas: Carabineros, Ejército de Tierra, mutilados y viudas de guerra, etc., así como compañeros del Arma de Aviación, prácticamente representaciones de todo el país, acompañados de familiares y simpatizantes, amigos, el alcalde de Gandesa, tres señoritas con trajes regionales, Presidente de la Cooperativa, que nos dispensaron con un vino de honor y abundantes productos de la tierra.

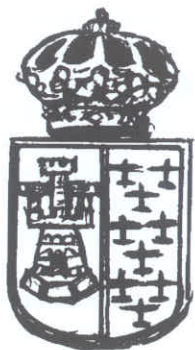
Finalmente nos reunimos en fraternal comida unos 140 comensales, entre los que podemos citar a los amigos Jaime Mata y Leocadio Mendiola, Presidentes de Honor de ADAR.

La Agrupación Catalana-Norte-Balear, da las gracias a todos los asistentes, en particular a los que han venido de tan lejos, utilizando todos los medios de transporte, con el ruego que no dejemos perder estos actos, pues solo se comprende el presente cuando se conoce y analiza el pasado.

La Junta Directiva

DE INTERÉS

EL BOLETÍN DE DEFENSA N.º 254 DEL 30-12-96 INSTRUCCIÓN N.º 219/96 DE 19/12/96 PUBLICA UN BAREMO DE AYUDAS ECONÓMICAS DESDE EL 1 DE ENERO DE 1997 PARA PRÓTESIS DENTARIAS-OFTALMOLÓGICAS-ORTOPÉDICAS-HOSPITALARIAS, ETC. FALLECIMIENTO DEL TITULAR ES DE 200.000.- Y BENEFICIARIO 100.000.- LAS PETICIONES IMPRESOS NORMALIZADOS POR LAS OFICINAS DEL ISFAS.



GETAFE

ACTO DE HOMENAJE Y CONFRATERNIDAD

El pasado 14 de junio se celebró en Getafe, organizado por la Coordinadora de Veteranos de la Escuela Aérea núm. 1 y de la FARE, el tradicional Homenaje a la citada Escuadra y la XX Comida de Confraternidad.

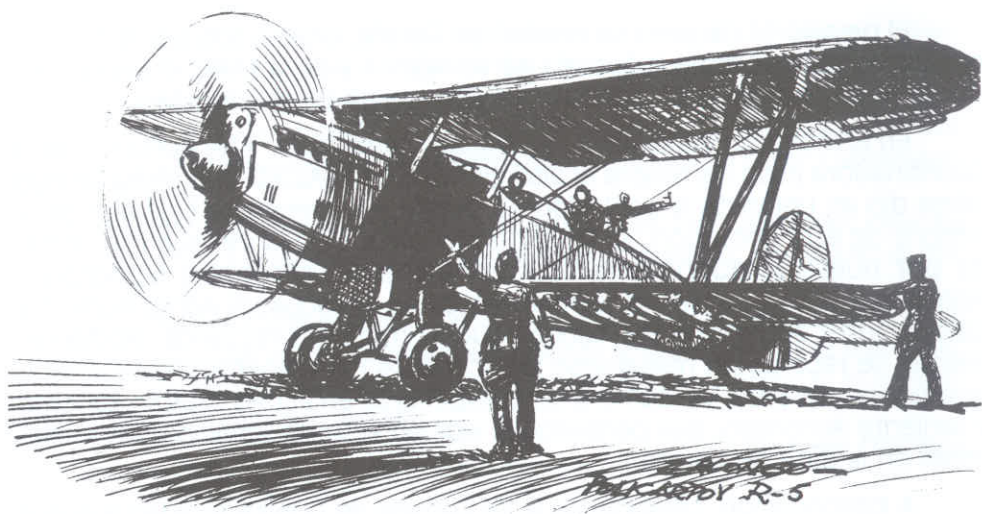
En el monolito dedicado a la Escuadra Aérea núm. 1, el portavoz de la Coordinadora puso de relieve el alto ejemplo de LEALTAD que dicha unidad aérea dió en unión de la población de Getafe en momentos cruciales de la historia de esta población. Se ofrendó una corona de laurel que fue portada por nuestros queridos jefes y compañeros, coroneles Mendiola y Hernández Franch, antiguos componentes de la Escuadra Aérea núm. 1 y participantes activos de los hechos que el monolito recuerda. Posteriormente, se recordó en respetuoso silencio a los compañeros y compañeras que nos han dejado, así como a los compañeros en activo capitán Sánchez y teniente Almendro, que perdieron la vida en acto de servicio unos meses antes en la Base de Getafe.

A continuación, celebramos la XX Comida de Confraternidad a la que asistieron un total de 140 comensales, siendo presidida por el alcalde de Getafe, don Pedro Castro, el jefe de la Base Aérea y del Ala 35, coronel don Angel Vieira y los coroneles don Leocadio Mendiola y Fernando Hernández Franch, el portaaavos de la Coordinadora presentó a los asistentes al coronel jefe de la Base, que era la primera vez que asistía por haber tomado posesión después de la anterior comida, el coronel Vieira saludó a los presentes y expresó su satisfacción por encontrarse entre nosotros. Entre los asistentes se encontraban los compañeros en activo general Ramos, coronel Perlado y tenientes coroneles Hidalgo, Pizarro y Montes con sus respectivas esposas. También se encontraba la concejala de Getafe, Laura Lizaga (compañera nuestra en la Asociación), ya que es hija del compañero Lizaga, ya fallecido.

Al final de la comida, el Alcalde de Getafe impuso el escudo de la ciudad a Mendiola y Hernandez Franch, el cual expresó el agradecimiento de los dos al Alcalde.

EL RASANTE (POLIKARPOV R-5)

Poco se ha hablado, y menos escrito, del avión R-5 Rasante, teniendo en cuenta que ha sido el avión de transformación para los pilotos de Kirovabad y de los observadores de Járkov, que como consecuencia de sus muchas modalidades, entre ellas, las que fueron aprovechadas en nuestra Guerra Civil con éxito como avión de asalto y bombardero diurno, de protección de la Escuadra y de bombardeo nocturno. En estas tres facetas desempeñaron su cometido satisfactoriamente con arreglo a sus prestaciones.



En octubre de 1936 llegaron a España 31 aviones R-5 rasantes con sus tripulaciones, tomando la denominación RR con su correspondiente numeración RR001, etc. Inmediatamente se forma un grupo que empieza a actuar en bombardeo diurno, poco a poco se fueron incorporando pilotos españoles entre los que se encontraba el capitán piloto Hernández Franch, consiguiendo muchos éxitos incluida la batalla de Guadalajara, donde la especialidad del R-5 rasante, con sus cuatro ametralladoras PV-1 situadas en cada semiplano inferior y una ametralladora Skas en torreta y en vuelo rasante con ocho bombas bajo sus alas ayudaron a rechazar a los italianos en su ofensiva.

Más tarde, como consecuencia de su vulnerabilidad frente a la caza enemiga, fueron retirados del vuelo diurno hasta la formación de la 1ª Escuadrilla de vuelo nocturno con algunos pilotos de la primera promoción de Kirovabad y en Albacete se dieron a los pilotos dos o tres tomas de tierra por la noche y enviada al frente de Aragón, donde desde allí se realizaron numerosos vuelos de hostigamiento y bombardeo nocturno en vuelos individuales, despegando cada 20 ó 30 minutos para diferentes objetivos.

A partir de aquí y visitando varios campos participando en todas las acciones importantes hasta que fueron requeridos por el mando para la protección de la Escuadra, trasaladándose a El Carmolí para desde allí volar a Alicante a Cartagena y viceversa a unas cinco o diez millas de la costa llevando una carga de profundidad realizándose vuelos diarios impidiendo a los submarinos italianos acercarse a nuestras costas.

Pero de nuevo se volvió al bombardeo nocturno sin dejar la protección en el mar. Para ello se desplazaba una patrulla, relevándose cada dos semanas a Manises, contribuyendo a frenar la ofensiva sobre Valencia, haciendo hasta dos vuelos nocturnos por avión en una noche.

Con la vigilancia en el mar y los bombardeos nocturnos se llega al 5 de marzo de 1939, donde de nuevo y desde Carmolí, se efectúan varios ataques a Escombreras y Portman en Cartagena, donde se esperaban desembarcos enemigos.

Al final, y con rumbo 180°, aterrizan en Oran, sin participar en la entrega de la Aviación Republicana. Con todo ello, sufrieron como todos los aviadores republicanos de la siempre temida Flak-88, de los reflectores, despistes, aterrizajes forzosos en las playas, en los ríos secos, etc. todo de noche y también por avería en el motor caer en el mar, lejos de la costa, y permaneciendo más de 15 horas la tripulación en el agua. Es bien cierto que cumplieron como todos, cada uno en su especialidad con los sacrificios y desventuras en plena juventud, pero algo sublime se ganó, el compañerismo, la amistad que aún perdura y que durará mientras vivamos.

Máximo Nogal

SEGÚN LAS LEYES DE LA FÍSICA COMPROBADA POR LOS EXPERIMENTOS EL EL TUNE AERODINÁMICO, LA ABEJA NO DEBERÍA PODER VOLAR YA QUE EL TAMAÑO, EL PESO Y LA CONFIGURACIÓN DE SU CUERPO NO GUARDAN LA DEBIDA PROPORCIÓN CON LA ENVERGADURA DE SUS ALAS.

George Bernard Shaw

HÉROES OLVIDADOS

El doctor Josep Trueta i Raspall, nace en Barcelona el 27 de octubre de 1897, y con ocasión de la conmemoración de su centenario vamos a dedicarle nuestro homenaje y reconocimiento a tan ilustre figura.

Durante la Guerra Civil Española (1936-1939), dió a conocer y aplicó médicamente el método más revolucionario para curar heridas de guerra, con el llamado «método Trueta» que consistía en cinco puntos estructurados en:

- 1º Tratamiento quirúrgico inmediato
- 2º Limpieza de la herida
- 3º Excisión de la herida
- 4º Avenamiento o drenaje
- 5º Inmovilización con envenado de yeso

En Cataluña pronto corrió la voz de que un médico barcelonés salvaba casi milagrosamente las horribles mutilaciones de heridos, víctimas de los bombardeos aéreos y por la acción de la artillería en campaña.

A pesar de una cierta oposición por el nuevo método, pronto siguieron su iniciativa otros médicos de la época, salvando millares de vidas y, en la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), fue aplicado su método curativo, por todas las sanidades internacionales en el conflicto.

Finalizada la Guerra Civil Española, el doctor Trueta ya en el exilio, fue disputado su «fichaje» por diferentes nacionales. En febrero de 1939, el doctor Trueta tenía 42 años. Era un hombre alto, rubio, de ojos azules, muy delgado, ya que había perdido 20 kilos por su intenso trabajo profesional al pie del quirófano. Acepta la propuesta de la Gran Bretaña, que le dieron toda clase de facilidades: prescindir del pasaporte de entrada en el Reino Unido, excluir de la convalidación de la carrera de médico y una plaza como profesor de la Universidad de Oxford.

No vamos a extendernos de su actividad profesional y didáctica, durante sus años en la amargura del exilio. En 1945, fue distinguido como Doctor Honoris Causa por la Universidad de Oxford. Se repitieron innumerables honores y finalmente propuestoo en 1975, para el Premio Nobel, por su trayectoria científica en las heridaas de guerra y por su descubrimiento de la doble circulación renal.

Muere en su Barcelona natal el 19 de enero de 1977. El abad de Montserrat, Just Cassiá, dijo en su entierro: «Oficialmente en esta tierra se le ha reconocido tardamente y con mezquindad». El rey don Juan Carlos le concedió la Gran Cruz de Carlos III.

Con ocasión del Centenario de su nacimiento, ADAR se adhiere en esta conmemoración y reproduce su último parlamento, pronunciado en un acto académico celebrado en el Hospital de Santa Cruz y de San Pablo de Barcelona, en otoño de 1976, discurso que se reproduce en su idioma original:

«Havent deixat Catalunya quan la democràcia moria en ella, és per mi una font de satisfacció el que aquest títol em sigui conferit quan la hi reneix... La Llibertat es consubstancial en la meva vida. Aquest acte d'avui significa el veritable retorn a la meva terra, perquè no volia veure morta la llibertat del meu país».

HISTORIA DE UN ELEFANTE

Amigo lector aficionado a los «chismes voladores»:

Posiblemente hayas viajado o visto en las muchas revistas, tarjetas, sellos, o en películas, la silueta majestuosa del avión «BOEING 747» en pleno vuelo. Bonita estampa que adorna orgullosamente las colecciones de los aficionados a las postales y filatelia, destacando por su espectacularidad sorprendente.

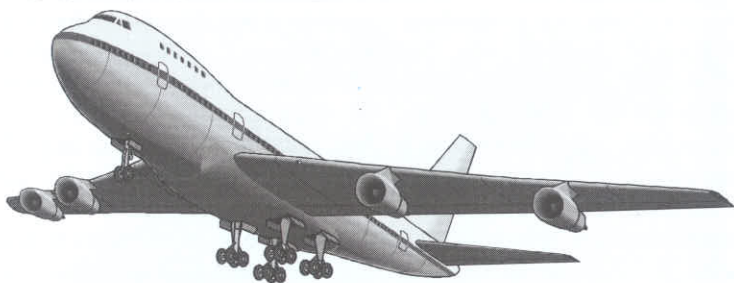
Este apartado ha merecido y sigue acaparando los elogios unánimes y entusiastas de los técnicos aeronáuticos y el favor constante del público aerotransportado, habiéndose generalizado el uso del Boeing entre su tripulación y pasajeros, tanto, que no paran de fabricarse unidades por la constante demanda de las compañías de aviación.

Popularmente, entre pasajeros, tripulación y público en general, este avión se conoce con el nombre de «JUMBO», pero tal vez pocos sepan porqué y no se hayan molestado el indagar las causas de este apoteático tan íntimo y afectuoso.

Con el mayor deseo de divulgación entre mis compañeros «voladores» y por aquello de que el **saber no ocupa lugar**, voy a intentar contar la historia que va ligada a esas cinco letras del nombre JUMBO, que además considero curiosa divertida y hasta cierto punto, también triste. Es esta:

En el colegio Tufts, de Medford (Massachusetts), se puede todavía contemplar, a su tamaño natural, los restos del paquidermo más famoso del mundo y uno de los pocos años de su muerte, aplicado, nada más y nada menos, que a los aviones Boeing 747, llamados Jumbo por su gran volumen, ya que dispone de tres piso.

Los taxidermistas hicieron un trabajo prodigioso, pues aprovechando la piel, que pesaba ochocientos kilos, la montaron en un armazón de madera, con la forma y proporción del elefante, ofreciendo una visión perfecta de lo que fue en vida este proboscideo, tan popular y taquillero allá por los años 1822 a 1855.



Una caravana de árabes que atravesaba el Africa Central, capturó, sin casi proponérselo un elefante de pocos meses, que más tarde vendieron a un coleccionista de animales de Baviera, Johann Schmid, que ante el aspecto insignificante y mísero que presentaba y temeroso de verlo enfermo y moribundo, ya que su crecimiento era nulo, se lo vendió al Jardín de las Plantas de París.

Jumbo, con sólo un metro veinte de altura, fue cambiado por un rinoceronte a la Sociedad Zoológica de Londres, donde permanecieron diecisiete años. En este tiempo su desarrollo alcanzó proporciones espectaculares, casi monstruosas en su especie, ya que medía cinco metros de altura y su peso era de seis toneladas y media.

Su misión era bien concreta: pasear en sus lomo cientos de niños, que pagaban un suplemento por esta conducción a través de los amplios jardines del parque y atiborrarse de plátanos, bombones y caramelos, contribución voluntaria de sus pequeños admiradores, más numerosos cada día.

El menú cotidiano del animal se componía de: cien kilos de heno, quince hogazas de pan y un pienso formado por una mezcla de cebollas, avena, galletas y fruta. Como líquido, cinco baldes de agua y un litro de whisky.

Con su trompa, de dos metros, alcanzaba objetos colocados a ocho metros del suelo, y este ejercicio, ante el alborozo general, se repetía una y otra vez a petición de la clientela entusiasmada.

Se convirtió Jumbo en la máxima atracción del zoológico de Londres, favorito de la reina Victoria, del príncipe de Gales y de los demás miembros de la familia Real.

Los comerciantes ingleses aprovecharon el éxito de este animal archipopular y crearon: camisas Jumbo, abanicos Jumbo, sombreros Jumbo, cigarros Jumbo, etc.

Una temporada, inexplicablemente para los profanos, pero normal para los zoológicos que conocían las condiciones de existencia de los elefantes machos en períodos determinados, Jumbo se mostró irritable, excitadísimo hasta el paroxismo; sólo se le conseguía calmar, en ciertos momentos, con certeza, pero su locura continuaba en frenesí y por eso el superintendente Barlett, de la Sociedad Zoológica de Londres, lo vendió en diez mil dólares a un empresario norteamericano.

La protesta cundió en la capital británica, pero tras diversas vicisitudes y violentas campañas de prensa, la mañana del domingo de Pascua desembarcó en Nueva York y pasó, muy pronto, a ser un espectáculo deslumbrante en Estados Unidos. En siete meses de recorrido por distintas ciudades sus ingresos se elevaron a 750.000 dólares, y en tres años y medio de deambular por la geografía americana enriqueció a sus mentores, ya que a recaudar cerca de dos millones de dólares.

Los elefantes viven de ochenta a ciento veinte años, pero Jumbo, tenía su ruta marcada y recortada por el destino, y aquí lo triste de esta historia; pues el 15 de septiembre de 1885, cuando en St. Thomas, Ontario (Canadá), atravesaba un vía muerta, camino de su embarque en un vagón del ferrocarril, para su traslado a otra población, un tren de carga, que nunca circulaba por allí, aparecieron en una curva cercana y se precipitó contra el paquidermo, sin que sus guardianes pudieran impedirlo.

Fue un choque brutal, terrorífico; la locomotora y dos coches saltaron hechos pedazos, en fantasmagórica barahunda de hierros retorcidos.

Jumbo, deslumbrado primero y aterrizado después, aguantó la avalancha que le venía encima, temblando de pavor, sufriendo fractura de cráneo y aplastamiento, muriendo en pocos minutos.

Su oración fúnebre fue cantada en muchos idiomas, pues los periódicos dedicaron amplios espacios a este acontecimiento macabro, dada la categoría del animal, el más amado por los niños ingleses y americanos.

Y ahora que esta historia ha terminado, estoy seguro que cuando viajéis en un Boeing o veáis un dibujo en alguna parte, os acordaréis de «Jumbo», el animal que dió más felicidad a los niños que muchos seres humanos.



Escuela de Vuelos Nocturnos. Aeródromo 212 (Murcia) «EL CARMOLÍ». Vista de los aparatos Koolhoven FK-51. En primer plano los pilotos de Vuelos Nocturnos, Joaquín Betoret Oms y Tomás Aguilar Martín. A la derecha de la foto, dos mecánicos de la escuela de Vuelo.



AVENTURAS DE CARLOTO DE "LA GLORIOSA" PILOTO



Como Carlos es novatõ, le toman el pelo un rato.



Los demás pilotos «viejos» le dan fúnebres consejos



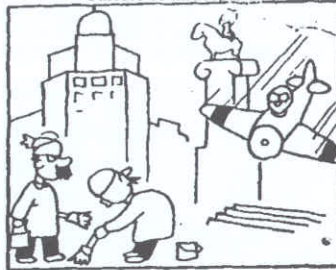
Hay combate y no se entera y le dean más que a una esfera



A causa del «bacalao» Carloto se ha *despistao*



Más corrido que una mona no conoce Barcelona



Se cree que es la Coruña y es la Plaza Cataluña

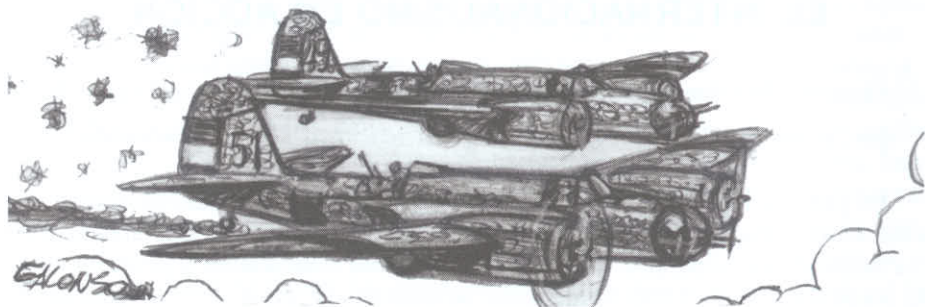


Se cree que los pintores son dos moros invasores



En realidad no está loco despistado... pero poco





ABELARDO ALBITE HUSE
(Piloto de la 4ª Escuadrilla de Katiuskas)

Era un chaval, creo que de Madrid, siempre con la moral alta y buen compañero.

El 23 de julio de 1938 en un servicio de bombardeo de Caudiel desde la base de Villanueva de la Jara, recibí el impacto de un cañonazo antiaéreo sobre Nules, que paralizó el motor izquierdo de mi Katiuska que inmediatamente empezó a vibrar de una forma alarmante, al tiempo que perdía altura. Detrás de nosotros era visible una lucha entre cazas nuestros y enemigos, e inmediatamente opté por aterrizar en el aeródromo más próximo que resultó ser Manises, tanto por no seguir en aquellas condiciones como por huir de un posible ataque de cazas enemigos.

Fue grande mi sorpresa al ver que del resto de la escuadrilla se separaba un Katiuska el que rápidamente se colocó a mi lado. Reconocí al compañero Albite que me hacía señas. El admirable chaval me escoltaba para que caso de un ataque de los cazas, pudiéramos defendernos pues dos ametralladoras eran mejor que una sola. Iba perdiendo altura y conmovido por este gesto, empecé a hacerle toda clase de señas para que siguiera al resto de la escuadrilla y me dejara, pues ya sabía que Manises no quedaba lejos para aterrizar allí, como efectivamente sucedió.

Posiblemente, desde el punto de vista militar, Albite no debió exponerse como lo hizo, pero a los 20 años, con la moral que todos teníamos, esto resultaba casi normal. Este gesto, además, era un claro ejemplo de la camaradería que existía entre nosotros.

Poco tiempo después, Albite caía para siempre en un servicio. Fue uno de tantos chavales que dieron su vida por la mejor de las causas:

LA LIBERTAD

DIONISIO CALVARONS

EL INTERNACIONALISMO EN ACCIÓN

(Nuestro habitual colaborador Juan Lario nos envía este escrito, que, para los estudiosos, será de gran utilidad por su contenido)

En publicaciones occidentales se pueden encontrar cifras fantásticamente exageradas sobre la participación de los soviéticos en las operaciones militares en España. La realidad es que durante toda la guerra española combatieron y pelearon al lado de la República unos 3.000 voluntarios soviéticos, de ellos, 772 aviadores, 351 tanquistas, 222 consejeros e instructores de diversas armas, 77 marinos de guerra, 100 artilleros, 52 militares de otras especialidades, 130 obreros e ingenieros de las fábricas de aviación, 156 radiotelegrafistas, y otros trabajadores de transmisiones y 204 intérpretes. Con una particularidad: en España jamás estuvieron al mismo tiempo más de 600 u 800 soviéticos. Tales fueron la «intervención soviética» y las «divisiones soviéticas» sobre las que tanto gritó la propaganda fascista y que utilizaron como pretexto los hipócritas «apaciguadores» del fascismo en los medios gobernantes de París y Londres para colocar al mismo nivel la ayuda del pueblo soviético a la República española y la invasión masiva de España, al lado de los rebeldes, de centenares de miles de soldados y oficiales de los ejércitos regulares italiano y alemán.



En el Ebro. Octubre - Noviembre de 1938. **Juan Lario Sánchez**

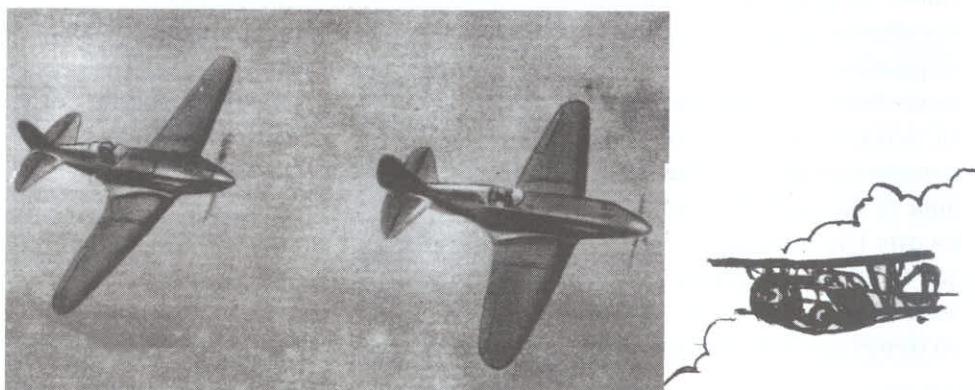
El volumen global de los suministros de material de guerra soviético se ve expresado en las cifras siguientes: desde la Unión Soviética se envió al Gobierno español 806 aviones de combate (principalmente cazas), 362 tanques 102 autos blindados, 1.555 piezas de artillería, cerca de 500.000 fusiles, 340 lanzagranadas, 15.113 ametralladoras, más de 110.000 bombas de avión, cerca de 3.400.000 proyectiles de artillería, 500.000 bombas de mano, 826 millones de cartuchos, 1.500 Tm. de pólvora, lanchas torpederas, estaciones de reflectores para la defensa antiaérea, camiones, emisoras de radio, torpedos y combustible. No todos estos pertrechos bélicos llegaron a su lugar de destino, pues, como hemos señalado ya, algunos buques soviéticos y buques de otros países fletados al efecto fueron hundidos por los piratas italianos o conducidos a puertos que se hallaban en poder de los facciosos.

Las cargas militares soviéticas llegaban a España por dos caminos: por mar a los puertos españoles del Mediterráneo y a través de Francia,. Ambos caminos eran inseguros en extremo. El Gobierno francés dejaba pasar por su territorio sólo de vez en cuando, y no por completo, el material de guerra, que permanecía meses y meses en Francia. Ambos caminos eran inseguros en extremo. El Gobierno francés dejaba pasar por su territorio sólo de cuando en cuando, y no por completo, el material de guerra, que permanecía meses y meses en Francia. Desde el otoño de 1937 hasta la primera de 1938, la frontera pirenaica estuvo cerrada herméticamente para el armamento soviético. La última gran remesa de material de guerra soviético enviada a Francia comenzó a llegar a través de la frontera franco-española sólo a finales de enero de 1939, cuando gran parte de Cataluña había sido ocupada por los fascistas y no existían ya aeródromos para el montaje de los aviones.

OPINIÓN DEL SELECCIONADOR

Exceptuando las 600 víctimas sufridas por los soviéticos, el volumen total de los suministros de material de guerra se amortizó con 505 toneladas de oro del Tesoro Nacional, dejándose a deber 50 millones de dólares, más 9 barcos de primera incautados por las autoridades soviéticas.

JUAN LARIO SANCHÉZ



¡YA TENEMOS TELÉFONO EN NUESTRO LOCAL!



91/ 593 91 68

« La Libertad no hace felices a los hombres, los hace sencillamente hombres »

Azaña

UNIVERSIDAD DE MAYORES EXPERIENCIA RECÍPROCA LA UMER A LA QUE YO LLAMO «LA GUAY»

¿Que es la Umer? te lo explico
es una Universidad
de alumnos ya mayorcitos,
¿mayorcitos?... ¡que optimista!
tenemos nuestros añitos.
nuestras canas, nuestros nietos,
pero un juvenil espíritu
de escuchar y de aprender
aquello que no pudimos
aprender años atrás
cuando éramos unos niños.
A esta Universidad
vamos un grupo de ADAR
hay charlas interesantes,
de personas afamadas
en medicina, en historia...
en todas, todas las ramas
siempre aprendes muchas cosas
¡una es tan poco ilustrada...!
En esta Universidad
que tiene la cosa gracia
no te hacen falta libros,
no tienes que estudiar nada

ni cargar con la cartera,
ni aprenderte la tabla,
ni estudiar esa lección
que te tocará mañana.
Que Universidad más «guay»
una moderna palabra
cuando algo te gusta mucho
o estas con algo encantada.
Y hablando de palabritas
esa palabra de «anciana»
de verdad que no me gusta
palabra que me resbala,
somo «clásicos», «mayores»...
¡pero ancianos? de eso nada.
A esta Universidad
yo que creo que hay que llamarla
en vez de «La UMER», «La Guay»
es la palabra acertada.

Fely



Relación de fallecidos, de los cuales la Junta Directiva Nacional ha tenido conocimiento, testimoniando a todos sus familiares y amigos nuestro más sentido pésame.

Vicente Moreno Fimenea	Francia	15-6-97
Francisco Cunillera Guel	S. Creus	2-6-97
Teresa Saldaña (Vda. de Pascual)	Madrid	9-8-97
Salvador Artigas Sahaún	Benidorm	6-09-97
Emilio Balaguer Austi	Játiva	5-97
Antonio Cremades Vidal	Utiel	
José Romero del Carpio	Sevilla	7-97
Francisco Ponce García	Murcia	7-97
Jesús Martí Barberá	Caracas	15-8-97

Muere Salvador Artigas, ex técnico de la Selección y del Barcelona

Salvador Artigas, ex seleccionador nacional de fútbol, ha mureto a la edad de 83 años, tras sufrir un ataque cardíaco en Benidorm, donde residía desde hacía más de treinta años.

Artigas, que nació el 23 de febrero de 1913 en Barcelona, sufrió un ataque cardíaco y fue incinerado al día siguiente en la intimidad, según informó su familia.

Artigas se inició como jugador a los 15 años y formó parte de los equipos juveniles del Barcelona. Llegó al primer equipo en la temporada 1930-1931.

La guerra civil cortó su trayectoria profesional de España y Salvador Artigas fue un magnífico piloto de Caza. Voló en la 3ª Escuadrilla de I-16 «Moscas». Emigró a Francia, donde jugó desde 1947 en el



Salvador Artigas

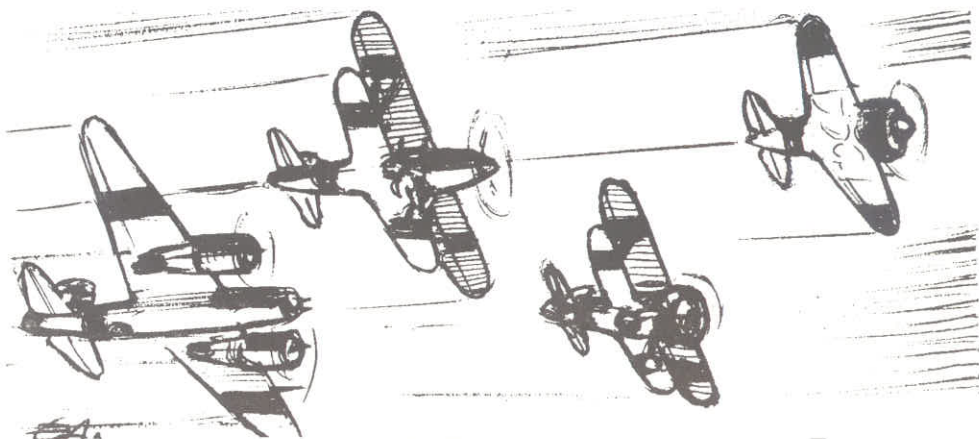
Girondins de Burdeos y luego en el Rennes, en el que jugó una temporada antes de pasar a desempeñar las funciones de entrenador.

Como técnico, también dirigió a la Real Sociedad, Girondins, Barcelona, Athletic de Bilbao, Valencia, Elche y Sevilla. Con el Barcelona ganó un título de Copa y fue llamado a dirigir a la selección nacional junto a Miguel Muñoz y Luis Molowny, como solución de urgencia tras la destitución de Eduardo Toba.

Este trío de técnicos dirigió cuatro encuentros de la selección nacional absoluta, en 1969. Bajo su dirección España derrotó a Suiza (1-0), empató con México (0-0), venció a Yugoslavia (2-1) y fue goleada por esa misma selección (3-0).

APORTACIONES VOLUNTARIAS AL BOLETÍN ICARO

257	PORTUGAL	ANTONIO ROSELLÓ	10.000	284	CIUDEDELA	S. GORDI LLOVERAS	5.000
258	BARCELONA	ANÓNIMO	10.000	285	FRANCIA	TERESA FERNANDEZ	8.000
259	M. DEL VALLE	J.. CIRUJEDA E.	2.000	286	FRANCIA	J. VIDAL VILLANUEVA	2.000
260	MADRID	AGUSTINA CAMAÑO	1.750	287	ALICANTE	M. BAEZA PIÑOL	2.000
261	LEGANÉS	A. LÓPEZ MÁRQUEZ	2.000	288	ALICANTE	M. JUAN POVEDANO	2.000
262	MADRID	J. GAZQUEZ MARTÍN	2.000	289	ALICANTE	P. JIMÉNEZ LÓPEZ	3.000
263	MADRID	F. HERNÁNDEZ F.	5.000	290	ALICANTE	V. TOMÁS ALMENDROS	1.000
264	JADRAQUE	M. CABRERA MUÑOZ	5.500	291	ALICANTE	T. TOMAS ALMENDROS	1.000
265	ARGENTINA	M. IZQUIERDO S.	6.081	292	ALICANTE	V. LILLO VERDÚ	1.000
266	MADRID	F. NIETO MONSALVO	1.000	293	ALICANTE	R. MARCO MARCO	1.000
267	MONZÓN	S. BLASCO GARCIA	2.000	294	ALICANTE	M. GARCÍA FERRER	1.000
268	BENIDORM	J. GARCÍA GARCÍA	4.000	295	ALICANTE	E. FRANCÉS REYES	1.000
269	BARCELONA	J. FABREGAT PECHERO	3.000	296	ALICANTE	F. CASTELLÓ POVEDA	1.000
270	RODA DEL TER	J. PIFERRER RABIONEL	3.000	297	ALICANTE	E. MIRAMÓN ALAMO	1.000
271	FRANCIA	S. TORRALBA M.		298	ALICANTE	A. FDEZ. CANTERO	1.000
272	MADRID	M. MIMENDI DE DIEGO	4.000	299	ALICANTE	F. RUBIO DE LA TORRE	1.000
273	MADRID	S. VAQUERIZO G.	3.000	300	ALICANTE	J. GARCÍA VILLALBA	1.000
274	MADRID	PILAR PÉREZ GONZÁLEZ	1.500	301	ALICANTE	F. POVEDA ESQUENIBRE	1.000
275	EIBAR	V. MUGUERZA NARVAIZA	1.000	302	ALICANTE	R. BONMATI ANDREU	1.000
276	VENEZUELA	E. GRECIANO MIGUEL	3.500	303	ALICANTE	J. F. GÓMEZ MARTÍNEZ	1.000
277	MADRID	P. OCAÑA MARTÍN	2.000	304	ALICANTE	A. TORRES GÓMEZ	1.000
278	MADRID	A. ARIZA SÁNCHEZ	3.000	305	MADRID	J. RAMOS MIRAUT	3.000
279	MADRID	D. QUINTEIRO LÓPEZ	3.000	306	MADRID	G. GIMÉNEZ FDEZ.	1.500
280	MÁLAGA	G. PASTOR LILLO	3.000	307	MADRID	A. CARRIÓN GÓMEZ	1.000
281	C. DE AMPUMESJ.	BERENGUER C.	3.000	308	MADRID	R. DUQUE RODRÍGUEZ	1.000
282	FRANCIA	A. PEREZ LADRÓN DE G.	5.000	309	VALLADOLID	V. GARCÍA DOLZ	9.000
283	BARCELONA	A. INFANTE CUENCA	20.000				



BOLETÍN INFORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

Depósito Legal: M-5201-1995

EDITA: **A.D.A.R.**

IMPRIME: MELCHOR REPROGRAFÍA, S.L.

MAQUETA Y CONFECCIÓN: **EUSEBIO ALONSO**