



ICARO

BOLETÍN INFORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

Publicación trimestral

III/2001 JULIO

NUEVA EPOCA N° 68



SUMARIO

- 1 PORTADA:**
"Sol y moscas" (detalle)
Acrílico de Fernando de la Cueva
- 2 EDITORIAL**
- 3 LAS DELEGACIONES**
- 4 PROYECTO I-16**
- 5 KIROVABAD. Clara Rosen
Segunda Parte**
- 9 ACTA DE LA ASAMBLEA
2001**
- 11 IN MEMORIAM**
- 12 EL BAZAR DE A.D.A.R.**

Dirección: Eusebio Alonso, José Antonio Campos y Eugenio Fernández

Consejo de redacción: Eusebio Alonso, José A. Campos y Eugenio Fernández

Corrección: Eugenio Fernández

Diseño original: Javier Maquerie.

Depósito Legal: M-5201-1995

Tirada: 800 ejemplares.

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

ADAR no se hace responsable de las opiniones de los autores de los artículos.

Prohibida la reproducción total o parcial de este boletín.

BOLETIN INFORMATIVO TRIMESTRAL DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA. Nº 68 III/2001

Sede social: San Bernardo, 119, 3º Int. 28015 Madrid

Tel./Fax: 91 593 91 68. e-mail: adar@buonafedes.com

Editorial

ANIVERSARIOS

En este año se cumplen setenta y cinco años del vuelo del "Plus Ultra", el raid a Manila y el comienzo del vuelo de la Patrulla Atlántica y cuarenta de la puesta en órbita terrestre del primer ser humano, el cosmonauta soviético Yuri Gagarin.

Son jornadas de celebración y alegría, tanto en el ámbito aeronáutico como científico y social, y así se ha reconocido con actos públicos y numerosos artículos y reportajes periodísticos. Y nosotros, Aviadores Españoles, hermanos de los de todo el mundo a lo largo de la historia, nos unimos a esta celebración.

Pero también se conmemoran el setenta aniversario de la proclamación de la Segunda República Española y los sesenta y cinco años del comienzo de nuestra última, y definitiva, Guerra "Civil".

¿Han de contemplarse estos aniversarios de distinta manera? Parece ser que la sociedad actual, "políticamente correcta", piensa que sí.

Poco, muy poco, se ha recordado a aquella joven República que redactó una Constitución, cuyo contenido social, en una gran parte, se vierte directamente en nuestra actual Carta Magna, que todos acatamos y respetamos, y que intentó modernizar un país anclado en otro siglo.

¿Debemos también recordar el estallido de la Guerra "Civil"? Sí, aunque se hable de ella cada año, aunque sea todavía doloroso, aunque aun se lllore a sus víctimas y se recuerden sus amargos frutos. Aunque sólo sea por la lección histórica que conlleva.

Los protagonistas y testigos de estos dos Hechos, que todavía podemos hacerlo, hemos de transmitir a las generaciones más jóvenes nuestras vivencias y experiencias para que nunca caigan una especie de "indolencia democrática".

La lucha por la Democracia y su mantenimiento se debe desarrollar día a día, desde cualquier puesto de la sociedad. Los violentos de hoy, que podrían ser los de mañana, son los mismo de siempre. Y a ese enemigo nosotros, por desgracia, lo conocemos muy bien.

La Junta Directiva Nacional



Las Delegaciones Las Delegaciones

NUESTRO ENCUENTRO ANUAL Y COMIDA DE CONFRATERNIDAD

La reunión del presente año 2001, que coincide con el principio del Milenio, encuentro que se convoca a todo el colectivo de ADAR (Asociación de Aviadores de la República), antiguo personal militar de la F.A.R.E. (Fuerza Aérea República Española), hemos celebrado la "XXIX COMIDA DE CONFRATERNIDAD" y la "XXV ASAMBLEA NACIONAL", esta vez en la agradable y acogedora población de Castelldefels, de la que tanto su Alcalde, D. Agustín Marina Pérez, como toda la corporación municipal, nos han dispensado múltiples manifestaciones de simpatía y cariño, así como en el hotel y su personal donde estuvimos alojados, "Ciudad de Castelldefels" que nos dieron toda clase de facilidades y que mucho agradecemos.



Si bien la participación no ha sido lo numerosa que se esperaba, en la Comida de Confraternidad estuvimos unos 180 comensales, donde también nos acompañaron las primeras autoridades de Castelldefels; periodistas, historiadores y simpatizantes sobre el tema de la Guerra Civil (1936-1939) que después de tantos años todavía es noticia, seguramente por la importancia sociológica de aquel cruel enfrentamiento entre hermanos, que hizo estallar y se encadenó con la Segunda Guerra Mundial (1939-1945)

Asociados de ADAR, procedentes de Europa y América, han estado presentes, así como compañeros y compañeras de toda la península, y hemos rememorado vivencias de juventud y camaradería de aquellos tiempos difíciles en que se luchó en pro de las libertades de nuestro país y de la humanidad en general.

Simón Fiestas Martí.
Mayo 2001

AVISOS

La familia de **Otón José López Juanes** desea contactar con algún compañero suyo que pudiera indicar en que Diario Oficial apareció su nombramiento. Realizó el curso de piloto en Los Alcázares en la primavera de 1.937 (el cree que fue en el examen del 19 de febrero o el 17 de abril). Finalizado el mismo pasó al Carmolí y de allí al campo de San Clemente en Cuenca. Todo aquel que pueda aportar algún dato debe dirigirse a: D. José Joaquín López Mauleón. c/ Rodrigo Rebolledo nº 11-13 3º E. Telf.: 976 49 43 20 0002 Zaragoza. E-mail: allope@eresmas.es o bien a la secretaria de la Asociación. Gracias. El Secretario.

Se comunica a los socios que los actos conmemorativos en homenaje a todas las víctimas de la Guerra Civil, se celebrarán el domingo día 7 de octubre. Oportunamente se les enviará a las delegaciones un programa detallado.



PROYECTO POLIKARPOV I-16

1936; Llegan los primeros i-16 a España.

1953; los últimos moscas de servicio en el mundo, (en Morón de la Frontera), son retirados.

Y durante años, ninguno de los 8600 Moscas fabricados, se conservaban en vuelo.

Cuando parecía que el I-16 era ya sólo historia desaparecida para siempre, en Rusia se acometió la reconstrucción de un pequeño número de I-16, a partir de restos encontrados en la antigua Unión Soviética y utilizando para ello planos y utillaje originales. Estos aviones, se encuentran en Nueva Zelanda, en la Alpine Fighter Collection, que ha ofertado un ejemplar a la Fundación Infante de Orleans. Pueden considerarse como aviones totalmente originales y están completamente certificados para el vuelo, por lo que se trata de una oportunidad única de recuperar un avión que jugó un papel destacadísimo en nuestra historia en nuestra historia aeronáutica y así poder contemplarlo en su elemento. Por ello la Fundación Infante de Orleans ha iniciado una campaña para reunir los fondos necesarios para adquirir un ejemplar y mantenerlo en estado de vuelo, en justo homenaje a este extraordinario caza. El objetivo de la campaña es reunir los 50.000.000 de pesetas necesarios para su adquisición y traslado a España.

La Directiva Nacional de esta Asociación aplaude y apoya esta iniciativa, al tiempo que desea fervientemente concluya pronto de la manera más feliz: brindando la posibilidad de estremecerse con la visión de las evoluciones del pequeño Mosca por los cielos de España.

La Directiva Nacional.



El I-16 restaurado en vuelo en Wanaka (Nueva Zelanda)

Todo socio que, de manera individual, quiera contribuir a este proyecto puede hacer su aportación a través de:

BANKINTER

Cuenta corriente número: 0128-0073-62-0100003515

Puede hacerlo también en el Museo de la FIO, en la oficina o durante las demostraciones de vuelo mensuales.

KIROVABAD

2ª Parte

Un día ocurrió algo insólito. Al sexto aeródromo (a unos 60 km. del primer campo) llegó en un U-2 el jefe de la escuela, Tiagunov. Venía solo, sin mecánico. Cuando terminamos los vuelos me dijo: "Clara, véngase conmigo". Subí a la segunda cabina, dijo que me pusiera el auricular y, sin preámbulos, me ordenó: "Ruede y despegue". Me negué, pero él insistió, así que tuve que acatar la orden. Una vez tomada altura me dijo que lo condujera hasta el primer campo. Eso era fácil, porque la referencia era la vía del ferrocarril a la izquierda; imposible perderse. La velocidad máxima de esa avioneta era de 120 km/h, pero como los pedales me quedaban lejos, tuve que sentarme en el borde del asiento para alcanzarlos. En fin, llegamos sin contratiempos al primer aeródromo. Me negué a tomar tierra, por las dudas. Él volvió a insistir con severidad, y a duras penas aterrizamos juntos, o lo hizo él, no recuerdo. Tiagunov era un hombre simpatiquísimo, amigo de bromas y muy cordial con la gente. Era piloto de primera. Cuando dejamos el avión en su sitio, en manos del mecánico, me preguntó: "¿En su familia hay alguien que tenga desviaciones izquierdistas?" En verdad, me dejó perpleja, porque esa terminología política estaba entonces al orden del día, era el período de los procesos a los "enemigos del pueblo" de derecha y de izquierda (todos ellos hoy rehabilitados). ¡Ah!, pensé, será por eso que quiso traerme consigo. Hice un rápido repaso mental de mis familiares y le contesté un rotundo "no". Entonces, me dijo, "¿por qué diablos llevabas todo el tiempo una pequeña inclinación a la izquierda a lo largo del ferrocarril?" "Porque no llegaba al pedal" Así eran las bromas en la aviación en aquellos años. Chulenko fue amonestado por haber "preparado un piloto que no figuraba en las listas". De ahí no pasaron las cosas. Pero yo sí puedo comprender ahora al aviador, que, por muchos años que pasen, sigue soñando con los vuelos, se siente ansioso de volar y, diría, incluso, de morir volando. Al respecto, recuerdo algo que ocurrió con Tiagunov. Estábamos en Moscú para recoger al siguiente grupo de futuros aviadores, y Tiagunov pescó una pulmonía. El comisario Mirov y yo fuimos a visitarlo al hospital. Tenía cerca de 40° de fiebre. Abrió los ojos, nos reconoció y dijo con voz entrecortada: "Clara, ¿crees que hay derecho que un piloto se muera en la cama?" él murió en el frente, en un combate; le incendiaron el avión..

Así transcurrieron dos años largos. Llegaba una expedición, nos encariñábamos, se marchaban; llegaba otra, y todo se repetía. No quiero omitir que los cursos de piloto de combate duraban en las escuelas soviéti-

cas 3 años; en la nuestra, 6 meses. Esto basta para comprender el tesón y la abnegación del personal de la escuela, porque los aviadores españoles que salían de Kirovabad no tenían nada que envidiar a los profesionales de otros países, digamos, a los alemanes.

Los sábados y domingos, el comisario Mirov daba conferencias sobre la situación internacional y en los frentes de España. Así, todos estaban al corriente de lo que ocurría en su país y en el mundo. Las noticias eran cada vez más angustiosas. El último curso, que constó de tres expediciones llegadas en distintas fechas, a partir del 6 de Septiembre de 1938, fue el que ya no podría regresar a España, porque la guerra terminó trágicamente para los republicanos.

El estado de ánimo entre los alumnos era deprimente, cosa comprensiva: no regresarían a su patria; no sabían qué había sido de sus familiares, amigos, novias; no tenían noción de cómo se organizaría su vida en adelante. Cada uno por separado pasaba su mal tran-



Clara Rosen. Kirovabad, 1931.



ce. Los vuelos continuaron hasta fines de enero de 1939. Luego cesaron, fue entonces cuando llegó una comisión de Moscú, compuesta por un capitán y un comandante. Reunieron a todos los alumnos en el comedor, les explicaron la situación y les dijeron que podían optar por quedarse en la Unión Soviética (sin el menor acceso a la aviación) para trabajar en las fábricas del país y, el que quisiera, aprender el idioma y estudiar. La segunda opción era reunirse con su familia en cualquier país, excepto España, para lo cual debían presentar una solicitud por escrito, indicando el país elegido. Además, les advirtieron que cada uno lo consultara con la almohada y no se dejara llevar por los motivos de los demás, dado que ese paso decidiría su porvenir. Les dieron dos días para pensarlo. Dos días muy acalorados en la escuela.

Una vez tomada la decisión, se produjo la escisión, tanto política como moralmente. Se dividieron casi por igual los que deseaban quedarse y los que resolvieron marcharse a otros países. Los primeros eran un grupo algo más nutrido. El edificio del cuartel tenía planta baja y primer piso. Abajo se quedaron los que se marcharían del país. Arriba, los que se quedaban en la URSS. Entre ellos, empezó algo así como una riña de gallos, y el par de meses que aún permanecimos allí fue bastante tirante. De pronto, llegaba alguien de Moscú y se llevaba a un grupo de 8 ó 10 personas. Con los primeros, partió Aurora Stéimetz. Lo curioso era que, pese a la diferente predisposición política, en esos grupos iban alumnos de la planta baja y del primer piso. Eso se repitió dos o tres veces. Mucho más tarde, nos enteramos que habían sido seleccionados para una escuela de radistas. Después, se marcharon todos los de abajo. Los instalaron en una casa de reposo cerca de Moscú y les prometieron gestionarles el viaje a los países que habían solicitado. Ninguno de ellos se marchó, y, poco a poco, fueron incorporándose a las fábricas, donde ya trabajaban "los de arriba". Eran todas grandes fábricas de la URSS: las de automóviles de Moscú y de Gorki, la de locomotoras de Kolomna; muchos fueron a importantes empresas de Ucrania. Fueron contados los que salieron al exterior. Con el tiempo fueron acostumbrándose a las nuevas condiciones, al clima, muchos se casaron con mujeres rusas. Se les dieron facilidades para vivir en forma compacta y conservar el ambiente español. Hasta que empezó la guerra y la mayoría solicitó de inmediato que los enviaran al frente a luchar, cosa que hicieron con enorme valentía. Pero este es otro tema. Kirovabad que-

daba atrás, siempre recordado como lo más entrañable de la juventud. Yo sé que es así. Hasta la fecha.

Retorno a Kirovabad. En 1986, conversando en Moscú con dos antiguos instructores de la escuela, Akímov y Kálnik, les dije que no estaría mal hacer un viaje a Kirovabad y conmemorar allí el 50 aniversario de la inauguración de la escuela. Eso sería en enero de 1987. La idea les entusiasmó. Grachov, general-mayor, nos apoyo de buen grado. Pensamos que la cosa sería fácil: escribiríamos a los pilotos y mecánicos supervivientes, a los antiguos alumnos y traductores, dispersos por las diferentes ciudades del país, escribiríamos al Comité Militar urbano de Kirovabad, explicándoles nuestros motivos, les solicitaríamos una reserva de hotel y algún vehículo para desplazarnos. Pero cuando lo comentamos en el Comité de Veteranos de Guerra nos lo pusieron todo muy, pero muy complicado -que si había que solicitar permiso del mando militar del Cáucaso, que necesitábamos autorización especial del Comité Central de Partido Comunista y no sé cuántas barreras más. Total, se pasó el plazo que nosotros, ingenuos todavía, nos habíamos marcado. Nos quitaron la iniciativa. A todo esto me llamó de Leningrado un hombre que se había enterado de nuestro propósito. Por aquellos años estaba haciendo el servicio militar y le había tocado el departamento de meteorología en nuestra escuela. Por supuesto que nadie lo conocía. Pero fue él quien escribió por su cuenta a un periódico de Kirovabad pidiendo que los pioneros (organización infantil en todas las escuelas de la URSS) de alguna escuela rusa se encargaran de buscar las tumbas de los fallecidos en los accidentes ocurridos entre 1937 y 1939. La directora de una escuela secundaria lo tomó muy en serio y con gran entusiasmo, y el resultado fue asombroso. Los niños encon-



Victor (comisario de la escuela), Tiagunov (jefe de la escuela), Kozlov (comisario de escuadrilla), Valentina y Clara (traductoras) y esposa de Flagunov (primera izda.)

traron todas las tumbas, con los nombres rusos de los españoles, pero todas las fechas coincidieron y, por esos apellidos, se pudieron identificar los verdaderos. Entonces, las autoridades de la ciudad decidieron trasladar los restos mortales a otro cementerio y hacer algo así como un panteón, inaugurándolo solemnemente. Eso llevó casi 3 años. Entretanto, la directora organizó en su escuela un museo de la escuela de aviación, para lo cual viajó a Moscú a recoger fotografías y otros materiales.

Por fin, en 1989, se reunió el grupo que viajaría a Kirovabad, incluidos en él diez antiguos alumnos que llegaron de España. Todo fue organizado al más alto nivel, desde la acogida en el aeropuerto, con cantos nacionales, periodistas, discursos, flores, hasta los 3 días que pasamos en la ciudad, programados de modo que no nos quedara un momento libre. Asistimos al segundo enterramiento en el cementerio, en un acto que duró

más de dos horas bajo un sol despiadado. Allí estaba media ciudad. Fue muy emocionante. Un grupo de tumbas, con sus respectivas lápidas, formando herradura, y un parterre en el centro, y muchas flores y discursos. Luego visitamos el museo, organizado con mucho cariño y gusto por las maestras y alumnos de la escuela secundaria. Por cierto, es el único museo con estas características, y quién sabe si todavía existe. En realidad, había demasiada pompa en todo ello, pues a todas partes nos acompañaban los más altos mandos políticos de la ciudad. Nos trataron a cuerpo de rey. Yo hubiera querido que fuese más íntimo, porque la mayor emoción fue ver que el edificio de ladrillo rojo del que fuera cuartel seguía en pie, y aunque sólo pudimos visitar el patio y fotografiarnos allí, quizá ese fuera el momento más emotivo.

Como había transcurrido tanto desde que surgió la idea hasta que ésta se hiciera realidad, los tiempos habían cambiado muchísimo. Azerbaidzhán estaba en guerra con la vecina Armenia por Nagorni Karabaj, y no podía dejar de sentirse mucha tensión en el ambiente. Tal es así, que cuando queríamos pasear solos por la ciudad (yo, personalmente, porque reconocía viejos lugares y quería verlos), siempre se nos acercaba algún joven y nos advertía que, según el programa, ya debíamos estar en el autobús. En fin, eso no enturbió nuestro estado de ánimo, un tanto eufórico, que continuó en el avión de regreso a Moscú, un retorno de la juventud a nuestra verdadera edad, con más de medio siglo

a nuestras espaldas. Ahora sí que ¡adiós, Kirovabad!

Estas líneas podrían amenizarse con algunos sucesos graciosos, e incluso cómicos, de aquellos años. Los traductores nos reuníamos los domingos a comer los sabrosos platos húngaros que preparaba Aurora, y siempre alguien decía, especialmente Lucía Pékrovskaja, que deberíamos escribir en un cuaderno todos los lapsus linguae de esta semana y de las anteriores, porque nos reíamos de lo lindo. Veamos dos o tres que más recuerdo:

Después de los vuelos se analizaban los errores cometidos por cada alumno y se estudiaban en común. Un día de verano, agotados de cansancio y por el calor, el instructor Dziuba (un ucraniano fortachón y cachazudo) me dice, casi deletreando: "Pregúntele a ese alumno quién le dijo que durante el aterrizaje se puede mirar a derecha e izquierda. Dígale así, ¿quién le ha dicho...?"

Yo, casi deletreando, repetí palabra por palabra:

"¿Quién le ha dicho que...?"

El alumno: Nadie.

Ddziuba, furibundo: ¡qué Nadia! ¿Quién es el instructor, Nadia o yo?

Nadia se llamaba una camarera del comedor.

Como siempre escaseaban los traductores, de Moscú procuraban enviarnos a cuantos podían. En el último curso llegaron cuatro de golpe. Eran unos jóvenes que habían hecho un cursillo especial intensivo del español y se sabían casi de memoria el Quijote. Para empezar, y con mucho aplomo, llamaron "yelmo" el gorro de piloto.

Pero como nuestros alumnos eran españoles y les encantaba la juerga, nadie los enmendó. De modo que el gorro comenzó a llamarse "yelmo", con la siguiente carga. Por ejemplo: "Hoy no te sienta bien el yelmo, ¿por qué no te lo ladeas?". Y otras frases por el estilo. De ese grupo sólo recuerdo dos apellidos: Ivanov y Kolométs. No sabíamos a donde mandarlos y se les encomendó la clase de meteorología, donde el profesor podía arreglárselas solo. Les explicamos: pregunten a los alumnos lo que no sepan, ellos se lo explicarán. Pues bien, uno de esos jóvenes debía mostrar cómo se coloca el mapa en el portamapas; al no saber cómo se llamaba le preguntó a los alumnos. Uno dijo rápido: capacho. Los demás guardaron silencio. Cuando ese grupo salió de la clase y entró el siguiente, nuestro pobre traductor y dijo sin titubear cómo había de manejar el capacho, ganándose una explosión de risa. Para colmo, esos jóvenes intérpretes se habían propuesto componer un diccionario de refranes y dichos españoles, y allí



sí que nuestros queridos alumnos se desquitaron de su tedio y les inventaron cada refrán que ruborizaría a cualquiera...

Pero claro, nuestro caudal de la risa era Yasha Shvart, quien, sabiendo que sus despropósitos alzaban los ánimos, los multiplicaba a sabiendas. Aquí quiero hacer una pequeña aclaración: en ruso, lo gramaticalmente correcto es que el adjetivo preceda al sustantivo, por ejemplo: "redonda mesa", Yasha siempre traducía ateniéndose a la construcción rusa de la frase. Segundo, Yasha no cambiaba el género de las palabras, y lo que en ruso es masculino, digamos, benzín, para él era el gasolino, y lo que es femenino, por ej.: tubá, para él era la tuba. De ahí que su mote completo desde el primer curso fuera, "la tuba del gasolino" o simplemente, "la tuba". Yasha trabajaba con el profesor de motores Kiriánov, y su "número estelar" fue cuando Kiriánov explicaba que cuando hay un desperfecto, en el motor por el tubo de escape sale humo negro. Yasha, siguiendo las reglas del juego, o sea, el adjetivo delante del sustantivo, tradujo lo siguiente: "... y entonces de la tuba sale un negro...." (se había olvidado cómo se traducía la palabra humo). La risa duró un cuarto de hora, y en boca de los alumnos la frase se transformó, de modo que sonaba así: "entonces por la tuba sale un negro echando humo". Con Yasha nadie se enojaba, y todos le apreciábamos mucho.

En verano, los vuelos comenzaban a las 5 de la mañana. Teníamos que levantarnos a las 3, ir al Estado Mayor a desayunar, y de allí a los aeródromos. Las mujeres traductoras vivíamos en un apartamento de dos habitaciones, por lo general éramos 3 ó 4. El teléfono estaba en la ventana, detrás de mi cama. A las 3 llamaba el soldado de guardia y, sin saludar, decía; "Hace tiempo de vuelo" o "Niebla, no hace tiempo de vuelo". Todas se despertaban, y por el tono con que yo contestaba "gracias", sabían si había que levantarse o seguir un ratito más entre las sábanas. Si el "gracias" era apagado y tristón, ¡al trabajo!, si yo decía: ¡gracias, gracias!, a seguir durmiendo.

Quizá si algún día recuerde algo más, lo añada, pero creo que con esto puedo dar por cumplido mi deseo de dejar plasmadas unas líneas sobre Kirovabad. Lo que me reservo es para mí.

Madrid, enero de 2001

CLARA ROSEN Traductora

**INFORMAMOS A LOS SOCIOS, QUE
NUESTRA OFICINA PERMANECERÁ
CERRADA POR VACACIONES
DEL 30 DE JULIO AL 2 DE SEPTIEMBRE,
AMBOS INCLUSIVE.**

APORTACIONES VOLUNTARIAS AL BOLETÍN «ICARO»

87	Fuengirola	E. Almiñana Soria	15.000
88	Vvalls	S. Altemir Altemir	10.000
89	Madrid	J. Veguillas Larios	4.000
90	A.de Duero	M. Rodrigálvarez Casado	4.000
91	Palafrugell	LL. Negra Escuder	2.000
92	Barajas	D. Oñoro Escolar	5.000
93	Madrid	A. Trillo Díaz	5.000
94	Madrid	Emilia Antoranz	1.500
95	Madrid	Dolores López Roncero	3.000
96	Madrid	Pilar, Vda. de P. Fuentes	5.000
97	León	A. Treceño Treceño	2.000
98	Madrid	S. Martínez París	2.000
99	Alsasua	J. Goicoechea López	4.000
100	Pamplona	Angeles Azqueta	2.000
101	Madrid	J.L. Aragonés Rodríguez	2.000
102	Madrid	P. Martín Nieto	2.000
103	P.de Mar	D. Calvarons Tomás	5.000
104	Barcelona	E. García Jover	3.000
105	Barcelona	J. Portal Fortuny	5.000
106	Venezuela	V. Pérez Martín	10.000
107	Madrid	V. Rico Huertas	2.000
108	Getafe	P. Vergara Merlo	2.000
109	Honrubia	P. Gascón López	3.000
110	Elche	M ^a Teresa Lledó	3.000
111	La Linea	Fco. Alférez Giménez	5.000
112	Murcia	A. Bañón Rubio	3.000
113	Murcia	Fco. Mateo Miravete	2.000
114	Murcia	P. Sánchez Manzanares	2.000
115	Murcia	D. Barcelona Lorente	2.000
116	Murcia	Fco. Muñoz Peñarubia	4.000
117	Murcia	B. Castejón Esparza	2.000
118	Murcia	Vda. de Fco. Márquez	10.000
119	Murcia	Vda. de J.Fco. Salinas	3.000
120	Murcia	A. Martínez Sánchez	5.000
121	Murcia	M. Martínez Hidalgo	10.000
122	Murcia	J. Manrubia Cruz	5.000
123	Murcia	Vda. Fco. Segura	5.000
124	Francia	Vve. Margarite Ramos	3.750
125	Francia	Fco. Diago Cano	2.500
126	Francia	Vve. Carmen Maldonado	3.750
127	Francia	Vve. Martínez	1.250
128	Francia	Dolores Martínez	2.500
129	Francia	M. Vello Benavente	2.500
130	Francia	A. Calvo Velasco	2.500
131	Francia	F. Igea Crespo	2.500
132	Francia	J. Tarazaga Moya	3.750
133	Francia	Vve. Anita Santos	3.750
134	Francia	Vve Teresa Vall	1.875
135	Francia	M. Brufan Agullo	2.500
136	Francia	S. Pomés Centelles	2.500
137	Zaragoza	Alejandro Cartagena	10.000
138	Borjas Blancas	Salvador Andreu	6.000
139	San Pedor	Jaume Pala	10.000
140	Francia	J. Carreras Aanfauns	10.000
141	Valencia	R. Boigues Royo	2.500
142	Valencia	R. Boigues Panach	2.500
143	Barcelona	J. Lorenzo Gil	5.000
144	Granada	C. Rodríguez López	2.000
145	Alicante	R. Marco Marco	2.000
146	Alicante	M. García Ferrer	2.000
147	Alicante	V. Tomás Almendro	1.000
148	Alicante	T. Tomás Almendro	1.000
149	Alicante	R. Bonmati Andreu	2.000
150	Alicante	J..Fco. Gómez Martínez	2.000
151	Alicante	Fco. Rubio de la Torre	2.000
152	Alicante	A. Torres Gómez	2.000
153	Alicante	E. Marimón Alamo	2.000
154	Alicante	P. Jiménez López	2.000
155	Elche	M. P. Miralles Moreno	4.000
156	Francia	V. Mengual Montalva	10.000
157	Madrid	Josefa Casado	1.000
158	Rubi	J. Centellas García	2.000
159	Madrid	J. Sánchez Casas	1.000
160	Aljaraque	J. Casasola Pardo	2.000
161	Madrid	A. Alvarez Polo	1.000
162	Madrid	L. Bascuas Batalla	2.000
163	Madrid	Fco. Cortés Rodríguez	2.000
164	Madrid	Agustina Camaño	2.000





MESA:

Francisco Viñalls, José Antonio Campos, Vicente Soto, Javier Marquerié, Angel Giménez, Vicente Gandía, Manuel Gisbert, Joaquín Calvo, José Falcó, Simón Fiestas y Antonio Vilella.

Acta de la Asamblea General Ordinaria celebrada, el día 26 de Mayo de 2.001, en el Salón Rancho Park Hotel, sito en el Pº de la Marina, 212, de Castelldefels (Barcelona). Siendo las 11'15 horas se abre la sesión. Presiden la Mesa los compañeros arriba citados, siendo 120 los asistentes. El compañero y Secretario, José A. Campos, lee la relación de nombres y apellidos de todos los compañeros que a lo largo del año han fallecido, o al menos que la directiva ha tenido noticias de su fallecimiento. A continuación se guarda un minuto de silencio en respeto y memoria de todos ellos. A continuación se pasa a leer el:

ORDEN DEL DIA

- 1º.- Lectura y aprobación, si procede, del Acta anterior.
- 2º.- Informe de la Directiva Nacional.
- 3º.- Informe Económico, Balance del año 2.001.
- 4º.- Reforma estatutaria para constituir la Delegación única.
- 5º.- Preguntas y proposiciones.

PUNTO 1º. - Lectura y aprobación, si procede, del Acta anterior.

El Secretario, da lectura al Acta de la Asamblea anterior de fecha 27 de Mayo del año 2.000, que se aprueba por unanimidad.

PUNTO 2º. - Informe de la Directiva Nacional.

El Secretario José A. Campos, informa que las bajas de compañeros desgraciadamente han continuado este último año, pero la gran mayoría de sus viudas continúan en la Asociación. Siguen llegando nuevos socios, casi todos ellos son personas conocidas en el mundo de la aeronáutica.

Las Delegaciones Centro y Norte Balear, han continuado realizando sus actos habituales como en años anteriores: actos de Gandesa y de Getafe.

La exposición de la Asociación, se exhibió en el Museo de Los Alcázares con gran éxito de público.

Se sigue esperando fecha para presentarla próximamente en Gijón y, se iniciarán gestiones para llevarla al Museo del Aire.

Se han producido nuevos contactos con asociaciones aeronáuticas con las que se realizan intercambios y colaboraciones. Así mismo, se ha colaborado con aportación de datos en una exposición celebrada en Tel-Avi (Israel) en homenaje a los Brigadistas Internacionales. También se espera iniciar en breve, contactos con los archivos de algunas instituciones, nacionales y extranjeras, a fin de ayudar a catalogar documentación, sobre la Aviación republicana. Poseen y conllevarán contraprestaciones para nuestra Asociación.

El encargado de la confección del boletín, Javier Marquerié, ha tenido que abandonar tal responsabilidad, debido a asuntos laborales. La Directiva Nacional, le agradece públicamente la labor desarrollada.

Se está trabajando en la preparación de unas nuevas jornadas culturales que esperamos llevar a cabo en el periodo de Octubre/Noviembre de este año.

Con el cambio de moneda al sistema europeo, a partir del próximo año, la cuota se abonará en euros con un importe de 60 euros, cantidad que, en unas pesetas menos, equivale a la última cuota aprobada.

PUNTO 3º. - Informe Económico y Balance de 2.000.

Vicente Soto, informa a los presentes que todos han recibido el Balance del estado de cuentas al 31 de Diciembre del año 2.000. Dicho Balance se les ha enviado con el boletín Icaro del mes de abril. El ejercicio económico del 2.000, ha sido positivo en 162.666 ptas., y que esto es debido a que las aportaciones voluntarias que se reciben para el boletín Icaro, han cubierto el déficit que producen los, cada vez menores, ingresos del 25% de las cuotas. Se espera que el presente año se tenga un resultado mejor debido al aumento de las cuotas. Pregunta a los presentes que, si tienen dudas o desean se les aclare algunos de los puntos o dudas que se tenga sobre el Balance, él con mucho gusto se los aclara.

PUNTO 4º. - Reforma Estatutaria para constituir la Delegación única.

El Secretario, informa a los asistentes que, en la Junta Ampliada celebrada ayer, se acordó que debido a los cambios que

se están produciendo en la Asociación, se estudie con más detenimiento esta reforma de los Estatutos y que se forme una comisión para dicha reforma.

La Junta Directiva Nacional, informa a la Asamblea que, dado que algunas Delegaciones tienen el problema de que faltan candidatos a la hora de ocupar los puestos de dirección que quedan vacantes, llegará un momento en que estos puestos se encuentren desiertos.

Ante esta perspectiva, se ha acordado formar una comisión que estudiará los Estatutos y el Reglamento de Régimen Interno, a fin de poder encontrar los medios, para que se produzca una situación como la que se ha descrito, los socios de estas mencionadas Delegaciones pasen a integrar en el aspecto económico administrativo, que no en otros, una Asociación de carácter nacional. Afirma que se va a producir esta situación en cualquier momento y que la Directiva se compromete para que en la próxima Asamblea se traiga ya un borrador para presentarlo y se decidirá si se está de acuerdo o no con lo que se ha estudiado.

PUNTO 5º. - Preguntas y proposiciones

El Secretario, Campos, comunica a la Asamblea que, ante el problema surgido por el reciente fallecimiento del Presidente de la Directiva Nacional, Pedro Martínez Nevado, hecho que ocurrió hace sólo ocho días, la Directiva Nacional se ha reunido y se ofreció el cargo al compañero Joaquín Calvo, actualmente presidente de la Delegación Centro, el cual ha aceptado presentarse a la aprobación de esta Asamblea para el cargo. Pregunta a los presentes si hay alguno desea presentarse para dicho cargo. En vista de que no hay ninguna otra candidatura, se propone a la Asamblea que vote la candidatura para la Presidencia de la Directiva Nacional de Joaquín Calvo Diago. Dicha propuesta es aceptada por unanimidad de la Asamblea.

Antonio Vilella pide la palabra y manifiesta que cuando se fundó la Asociación, se hizo con dos motivos: uno reivindicativo y otro benéfico. Con respecto a este segundo motivo, informa que hay un compañero belga llamado André Utrique, que se dedicó en un primer momento a traer los aviones desde Francia, y después ingreso en una escuadrilla de Caza donde prestó su servicio durante toda la Guerra. Este compañero está en una situación muy difícil y precaria. Propone que se estudie ayudarle ya que se lo merece. Se está tratando de que se le reconozca su graduación y actuación en la guerra, pero se están encontrando con muchas dificultades por parte de la Administración.

Se toma nota de la propuesta de A. Vilella y se estudiará en profundidad.

Rafael Boigues Royo, pregunta por que no son informados los socios de los actos que piensa organizar las distintas Delegaciones. Él antes se enteraba de los Actos que se celebran anualmente en Gandesa y podía asistir a ellos, pues siempre eran el segundo domingo del mes de Septiembre. Ahora ya no sabe pues han cambiado de fecha y no se informa de cuando se celebra. Opina que se debería informar de la celebración de dichos actos a través del boletín Icaro.

Simón Fiestas, informa que este año los actos de Gandesa serán la primera semana de octubre, es decir el domingo 7 de octubre, y que los socios de Cataluña sí reciben información, puesto que dichos actos los organiza la Delegación Norte-Balear.

Campos, informa que si la Delegación Norte Balear, comunica la fecha de la celebración del acto de Gandesa antes de que salga el próximo boletín Icaro del mes de Julio, se publicará en dicho boletín para que todos los socios estén informados y por si desean asistir a dichos actos.

Y no habiendo más asuntos que tratar, se cierra la sesión siendo las 11'55 de la mañana.

SE INCORPORAN A A.D.A.R.

*Santos Sen Manzanares
Jesús Damián Rubio alvarez
Alberto fuertes Zapatero
Lorenzo Marina Molina
André Jean Hubert Autrique
Antonio Valldeperes Prades
Angel Márquez Delgado*

La directiva Nacional les da la bienvenida



Prodigaba bondad



De Madrid llegó la triste noticia: el 18 de Mayo nos abandonó Pedro Martínez Nevado, Presidente de ADAR, viejo y fiel amigo de nuestro país. La vida de Pedro fue larga (llegó a los 80) y plena. En el hoy lejano 1936, al comenzar la guerra civil en España, el antifascista Martínez combatió con los republicanos contra el franquismo. Fue entonces cuando conoció y entabló amistad para toda la vida con los pilotos rusos, porque su sueño era volar.

La derrota de los republicanos le llevó a un campo de concentración, del cual huyó y experimentó la emigración. Tan pronto le permitieron las circunstancias, regresó a su patria, encontró a sus antiguos amigos y se incorporó a ADAR.

Esta organización de compañeros de armas presta hasta la fecha ayuda jurídica y social a los pilotos de la república y a sus familias, publica sus memorias y la revista Icaro, participa en iniciativas conjuntas con el Centro español de Moscú y otras ciudades de Rusia, en la búsqueda de sepulturas de los españoles caídos durante la II guerra Mundial y su mantenimiento.

Pedro Martínez era un auténtico madrileño; la naturaleza le había dotado generosamente de buen tipo y simpatía, siempre se le veía acicalado a la perfección. Le agradaba charlar con sus amigos en el bar y conducir a gran velocidad, hasta sus últimos días. Encaminaba su energía, que no disminuía con los años, a prodigar bondad. Procuraba no incurrir en la falsedad, considerando que el capital máspreciado son los lazos del compañerismo.

Conocí a Pedro Martínez en Madrid. Con su natural cordialidad y haciendo gala de anfitrión me llevó al bien cuidado cementerio de Fuencarral, donde yacen los restos de los interbrigadistas fallecidos en España. También me llevo al aeródromo de Cuatro Vientos, antes base de la aviación republicana y donde ahora funciona el Museo de la Aviación. Pude ver aviones rusos que combatieron en España, perfectamente conservados, llamados allá "Natachas" y "Chatos"

España atravesó el periodo de guerra civil, la división de su sociedad, y encontró el camino de la conciliación. Hoy en cuatro Vientos y en todo el país honran la memoria de todos los caídos, de una y otra parte, como también a los miembros de las Brigadas Internacionales que participaron en los combates.

Pedro Martínez visitó Rusia reiteradas veces. Recorrió los lugares en que murieron españoles durante nuestra Guerra Patria. Estuvo en Leningrado y en Stalingrado, viajó a Kirovabad cuando se rindió homenaje a la escuela que preparó pilotos españoles allá por los lejanos años treinta, muchas veces estuvo en Moscú, la última, hace un año, con motivo de 55 aniversario de la Victoria.

Descanse en paz, amigo.

Irina Kútina

(Periódico Moskóuskaia Pravda, Moscú 23 de Junio de 2001.

SE FUERON

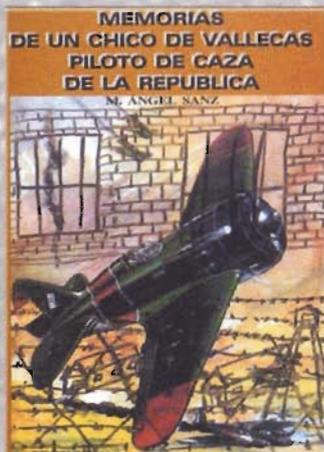
Desde la publicación del último boletín ICARO, éstos son los compañeros y compañeras que han fallecido y de los cuales la Junta Directiva Nacional ha tenido conocimiento. La Junta lamenta profundamente dichos fallecimientos y desde aquí da su más sincero pésame a todos los familiares y allegados.

Bernardo Cruz de las Heras	(Madrid)	13/2/01
Rogelio Calatayud Navarro	(Sevilla)	14/3/01
Manuel Gómez Fernández	(Hospitalet de Llobregat)	11/3/01
Hermógenes Rodríguez Rodríguez	(Madrid)	26/4/01
Sebastian Martín Vélez	(Madrid)	06/5/01
José Masanes Landa	(Palma de Mallorca)	5/01
Pascual Pedro Martínez Nevado	(Madrid)	18/5/01
Oton José López Juanes	(Zaragoza)	26/5/01
María Vela Aparicio, esposa de Aurelio Sánchez	H. de Llobregat	18/3/01
Evaristo Burillo Serrano	(Madrid)	05/5/01
Ricardo Pérez Benito	(Madrid)	21/5/01
Tomás Egea López	(Plasencia)	05/05/01
Antonio Alemán García	(Madrid)	29/6/01





CATÁLOGO DE PRODUCTOS



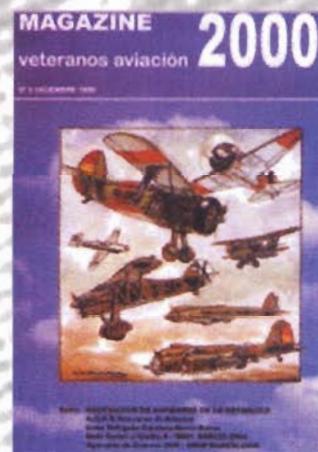
Memorias de un Chico de Vallecas, Piloto de Caza de la República. Angel Sanz «Vallecas». 2.000 ptas.



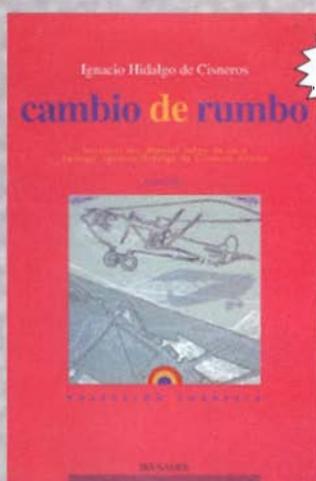
Un Aviador de la República Juan Sayós Estevill. Reedición del clásico por Craftair 4.000 ptas.



Magazine 2000 Delegación Catalana-Norte-Balear. 1.000 ptas.



Memorias de un Piloto de Caza de la República. Luis Sirvent Cerrillo 2.000 ptas.



NOVEDAD

Cambio de rumbo. Ignacio Hidalgo de Cisneros 3.900 ptas.



Camiseta Blanca A.D.A.R. Tallas L - XL - 1.000 ptas.



Reloj 60º Aniversario F.A.R.E. 1.300 ptas.

Pin 300 ptas. - c/u



Estos productos se pueden solicitar por teléfono, fax, o por correo a la sede social de ADAR.