



ICARO

BOLETÍN INFORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

BENIDORM

30º Aniversario



NUEVA EPOCA Nº 70 • IV/2002 - ABRIL • Publicación trimestral

SUMARIO

	PAG.
• PORTADA: Benidorm, 30º Aniversario	
• EDITORIAL	2
• LAS DELEGACIONES	3
• ARCHIVO A.D.A.R.	4
• ESCUELA DE MECÁNICOS DE GODELLA	6
• CONVOCATORIA A ANTONIO BARREIRO SOTO	8
• PILOTOS DE CAZA, SUEÑOS DE JUVENTUD	9
• HACIENDO HISTORIA DE LA ASOC. DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA	10
• HACE TREINTA AÑOS	11
• LA HISTORIA Y LAS IDEAS PRECONCEBIDAS	13
• RETAZOS DE PSICOLOGÍA	16
• MIL FOTOS PARA LA HISTORIA • POESÍA «EL INVIERNO Y EL VERANO» ..	17
• SE FUERON. A LA MEMORIA DE J. MASANES	18
• APORTACIONES VOLUNTARIAS SE INCORPORAN A A.D.A.R.	19

Dirección: Eusebio Alonso, Carlos Lázaro y Eugenio Fernández
Consejo de redacción: Eusebio Alonso, Carlos Lázaro 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



La publicación de este Boletín coincide con la conmemoración de las diversas reuniones que dieron lugar a la creación de ADAR y la incorporación a la Delegación Nacional de Alas Plegadas y las Regionales de Murcia y Valencia. Desde aquí queremos expresar nuestro sincero agradecimiento por la fructífera labor que han desarrollado estas organizaciones durante todos estos años. En este boletín también incluimos varios escritos que tienen relación con la historia de la Aviación de la República y volvemos hacer hincapié en la labor que están haciendo los socios jóvenes en la recopilación de esas vivencias históricas para los Archivos de ADAR. Esta meritoria tarea se está haciendo desde las Delegaciones y cubren aspectos que, por razones vitales, podrían estar destinadas a desaparecer. Por último, estamos tratando de solventar los problemas que hemos tenido en secretaría y en la redacción del boletín y con este número de mayor extensión pretendemos volver al ritmo de publicación habitual del ICARO.

LA DIRECTIVA

Las Delegaciones

Las Delegaciones

Adjuntamos la última parte del trabajo realizado sobre este compañero belga que luchó en la guerra con "La Gloriosa".

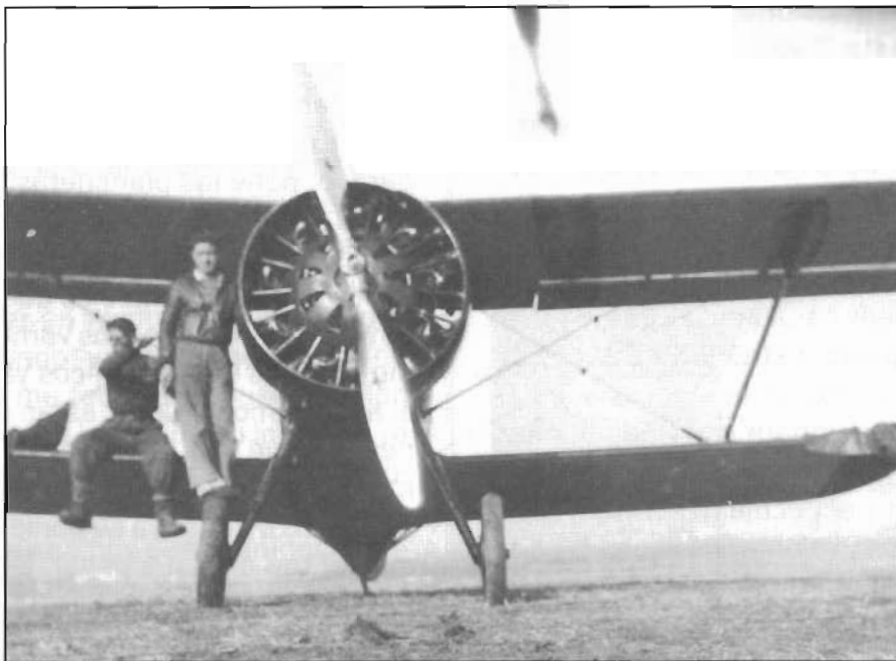
EL TENIENTE ANDRÉ

La explosión de ésta, forma una columna de agua gigante y Autrique resignado, da por finalizada la misión. Tras el regreso a su base, toma tierra y aparece el Comisario checo de la Escuadrilla, el cual va dando saltos como un poseo por todo el campo. Después de descender de su aparato, Autrique es increpado por éste con una dura reprimenda, preguntándole si está loco. Éste último, absorto por la actitud del Comisario recibe la noticia que poco ha faltado para provocar un incidente diplomático. El buque era un navío francés de vigilancia. El piloto, será llevado posteriormente a Barcelona por este incidente, aunque por fortuna, no se toma medida alguna en su contra.

En una fecha no determinada, Autrique visita la fábrica de Sabadell dedicada a la construcción de "Chatos" y contempla cómo, pese a los esfuerzos del personal que construye las células de los aparatos, existe una enorme demanda de motores y otros recambios, debido a la retención de material en la frontera francesa.

Aceptada su demanda para volar con los aparatos Polikarpov I-15 "Chatos", interviene en la más

sangrienta de las ofensivas de la guerra: la batalla del Ebro. Participará en varios combates de caza, derribando un *Messerschmitt Bf-109*. Los restos del aparato enemigo caído en zona republicana, serán examinados por un equipo de norteamericanos, quienes entregarán al mismo Autrique un Chevrolet convertible, vehículo que al cabo de una semana, desaparecerá misteriosamente. Poco tiempo después, él mismo, es abatido y herido por un *Fiat CR-32* Como solía suceder en este tipo de derribos, el piloto belga no se dió



cuenta de hallarse herido hasta que una vez tomado tierra en uno de los campos en las proximidades de Vilafranca del Penedés, su mecánico le advirtió de una considerable brecha en la cabeza. Tras su convalecencia vuelve a ser enviado por el Estado Mayor a la Escuadrilla de *Gourdou-Leseurre*, actuando en misiones de

vuelo nocturno y en la protección de la ciudad de Barcelona.

La decisión del Estado Mayor de hacerle regresar con los aparatos de Protección de Costas y en vuelo nocturno en plena retaguardia se realiza para evitar que en caso de caer en primera línea del frente del Ebro, el enemigo denuncie que el gobierno republicano no ha retirado a la totalidad de sus voluntarios extranjeros, provocando así una queja por parte del gobierno de Franco. Autrique, no abandona la lucha como el resto de pilotos y combatientes extranjeros voluntarios en octubre de 1938, sino que decide quedarse en el país que tan bien le había acogido en 1936, hasta la caída



de Cataluña ocurrida a finales de enero de 1939. Finalizada su etapa en la batalla del Ebro y después de su breve retorno a las misiones de Protección de Costas, será trasladado en solitario para realizar misiones de protección de Vuelo Nocturno sobre la ciudad de Barcelona. A mediados de octubre y principios de noviembre actúa desde Sabadell en solitario con algunos "Chatos" nocturnos (algunos de ellos matriculados CA-77, CA-155 y CA-29), los cuales, con la ayuda de los faros de dos camiones servirán de balizas luminosas para los despegues y aterrizajes nocturnos, pasando las noches sentado en la cabina de su aparato con el teléfono en las manos y a la espera de recibir la señal de alarma provocada por las incursiones de los bombarderos trimotores italianos *Savoia*. Las salidas e interceptaciones serán frecuentes y los servicios de vigilancia y protección serán varios a lo largo de estas jornadas. Desde la misma ciudad de Barcelona y una vez finalizada la ofensiva "nacional" sobre Cataluña, Autrique pasará hasta Francia conduciendo el vehículo del Ministro de Asuntos Exteriores Alvarez del Vayo, llevando a la mujer del Ministro hasta el exilio. Éste, será su último acto de lealtad a la República.

Después de su propio exilio en Santo Domingo y comenzada la Segunda Guerra Mundial se alistará en las fuerzas aéreas canadienses con el grado de capitán y como piloto instructor, aprovechando sus dotes como piloto de acrobacia además de su experiencia en combate adquirida a lo largo de su trayectoria durante la Guerra Civil.

Mucho se ha escrito y especulado sobre la reputación de mercenarios y voluntarios ingresados en la aviación republicana. Pero André Autrique, incorporado como piloto de la República con el grado de teniente y "naturalizado" español, es un caso muy particular. Algunos de los motivos por los cuales muchos pilotos extranjeros de diversas procedencias vinieron a luchar, son de sobras conocidos y muy diversos. Unos vinieron por la fama, las ansias de gloria y el dinero, aprovechando la popularidad de la que gozaba esta profesión durante los años treinta. Pero muchos otros, lo hicieron movidos por una causa que creyeron justa. Éste es sin duda el caso de André Autrique, quien como ya se ha dicho y hasta el día de hoy, lo único que desea es que se le reconozca definitivamente y de una vez por todas que fue un aviador republicano más.

David Iñiguez

ARCHIVO ADAR

Aportamos un fragmento de las memorias de Felipe Cirujeda, piloto de SB-2, recogidas por el socio Isaac Montoya (Delegación Catalana) y que ha donado al Archivo. En este relato se narra el derribo del Katiuska nº 094 que pilotaba Cirujeda el día 12 de agosto de 1938 durante la batalla del Ebro.

Nosotros teníamos residencia en el Hotel Peninsular de Gerona, carecíamos ya de material de vuelo, o sea de aviones, teníamos un avión para dos tripulaciones cuando correspondía cada tripulación al suyo. A las 11.00 estábamos en nuestras habitaciones. Paso el de guardia avisando que bajáramos abajo al comedor del hotel; llegamos allí y el jefe de escuadrilla Francisco Gómez dijo: Hay un servicio urgente, una concentración de tanques alrededor de Batea entonces va a haber un pequeño sandwich porque vamos a volver un poco tarde, la comida será tarde y mientras tanto voy a explicaros el servicio. Ya lo tenía él todo preparado: pone las planchetas, mira el mapa, rumbo tal, altura tal, encuentro con la caza en Reus bombardeo de la concentración de tanques italianos que están antes de que se marchen. Directamente al autobús, nos vamos a vestir en el mismo autobús los mecánicos ya están avisados en el aeródromo de Celrá, están preparando los aviones así que nos vean llegar los van a poner en marcha. Efectivamente, cuando veíamos al aeródromo los aviones ya se ponían en marcha seguíamos el turno de despegar. Estaba todo como tenía que estar, lo primero el piloto comprobaba como funcionaba el motor, las revoluciones, temperatura, etc. El observador pegaba una par de ráfagas con sus dos ametralladoras, el observador hacía lo mismo. El avión estaba cargado con bombas tenía el cargamento de 350 kg. Pero también tiraba muy bien 700, e incluso 750 kg. Había que aprovechar.

Al lado del aeródromo estaban los rusos y nos criticaban, nos reñían: ¡Eso no se puede hacer! ¡Nosotros llevamos sólo 650 kg! Ese día llevábamos 850 kg; estaba cargado. Como digo, el observador colgó las ametralladoras, el ametrallador dio una ráfaga y se encasquillan, los armeros corren y traen otras de recambio pero hay que despegar, el tiempo corre y no se pudo montarlas y salimos sin defensa de cola. Llegamos a Reus, dimos una

vuelta a 3.500 metros de altura, subió la caza, los chatos, moscas nos reunimos, pasamos el Ebro. Al pasar el Ebro los Chatos a la izquierda los Moscas a la derecha, ya nos esperaban, el teniente coronel Luna antes de comunicarnos a nosotros el servicio se lo comunicaban a ellos... En fin nos quedamos sin caza, los Messerschmitt estaban arriba entonces no entraban en combate, nada más iban a los despistados. Entonces quedamos los Katiuskas solitos en dirección a Batea, los nuestros tenían una cabeza de puente al otro lado del Ebro pero fija no. En ese servicio la línea de frente era el Ebro. Dieron una pasada, el ametrallador no contesta ¡Nada! ¡Ese es nuestro! Otra pasada, dieron en el ala derecha del Katiuska y empezó a salir de allí como una cascada de gasolina. Cuando llegaban los Katiuskas, aquí les quitaban un protector que llevaban de caucho del tanque que hacía que si se perforaba y se llenaba de gases no pasaba nada. Pero aquí se lo quitaban y luego preguntaban porque. Pero así se incendiaba mejor. Dieron una pasada y volvió a aparecer la cascada de gasolina y después el fuego y se veían todos los impactos en la espalda que llevabas una plancha de acero y el mono de piel también estaba atravesado y la bala me quemó, lo noté por una mancha negra que tenía. El avión se incendió Aquí hay que saltar para nuestro lado para no caer en territorio enemigo, doy las señales al observador y ametrallador ¡Salir de ahí! Salieron. Ahora me toca a mí, puse el avión casi colgado y no se abre la cabina, lo intento y ya no veo nada, sólo los aparatos de a bordo; el motor todo va bien pero es todo una llama. Yo ya no puedo ver, sea lo que sea hay que terminar cuanto antes, entonces lo metí para estrellarme al suelo en eso oigo una explosión: ¡el ametrallador saltó y no tiró las bombas! Esto es que ha explotado el avión pero yo me encuentro sentado normal ¿Qué pasa aquí? El avión va bien, en picado a una velocidad grande ¡Ah! El fuego deformó la carlinga y por eso saltó volando. Le apague la velocidad y salté. Bajando en paracaídas miro uno, dos, tres cuatro, siete u ocho paracaídas, y un Messerschmitt y un Fiat italiano entreteniéndose ametrallando a los paracaidistas y este Meroño, que le conocí luego en Moscú, fue el que me salvó a mí, pues derribó al Fiat ese; yo luego lo supe. Yo caía al otro lado del Ebro, cerré el paracaídas para pasar a nuestro lado y cuando ya vi el río lo pude pasar y se quedó enganchado en un pinito cercano a la orilla, si no hubiera ido a parar al río. Mientras, el traje iba ardiendo pero como era cue-

ro y por dentro lana no ardía; sólo ardía como un hilo encarnado y lo apagaba y se corría, no podía evitarlo, y así llegué al suelo. Entonces me di cuenta de que llevaba un pie al aire, había perdido la bota de vuelo; era en agosto, un calor en aquellas montañas que para qué. Llego abajo, como llevamos tres calcetines, uno de seda, otros normales, y otros de algodón, aunque llevaba calefacción el Katiuska, nosotros no la empleábamos; llevaba en las botas, el mono y los guantes, 24 voltios, pero no la empleábamos. Llegué a tierra y ya bajando miraba: allí hay un pueblo y no llego; y allá otro, y otro a la parte de la orilla nuestra. Hay que tener cuidado y ¿qué hacer? Pues por las montañas aquellas, poco a poco, doy una vuelta a una montaña y me topo con un oficial y un soldado cara a cara, dándose tabaco uno a otro. Yo me tapaba con el [abrigo de] cuero y me tapaba del sol porque tenía toda la cara quemada, pero me habían salvado las gafas y el pasamontañas. Me quedo mirando a la pareja ¿Son nuestros o no? ¿qué hacer? Les chilló. [El oficial] Saca la pistola ¡Manos arriba! Ya tengo las manos arriba ¿no lo ves? ¿De quién eres? Vuestro - dije.



Escuela de Mecánicos de Godella



En el nº 69 de «ICARO» nuestro asociado Antonio Bañón Rubio, mecánico de la 18 promoción de Godella, se quejaba, con razón, de que nunca se había escrito nada referente a esta Escuela en nuestros boletines. Sin embargo si se ha escrito algo en las revistas «Aeroplano» nº 17 editada por el Ministerio de Defensa y «Empuje» nº 48 y 49 publicada por los mecánicos de vuelo de España.

El problema de que de los mecánicos se escriba muy poco, es porque somos muy habilidosos con muchas herramientas pero nos da miedo la herramienta de escribir, y como no escribamos nosotros, otros no lo van a hacer. Yo también echo de menos a los mecánicos en todas las publicaciones de ADAR, he tenido muchas conversaciones con Villacorta, Belaheres, Vizcaino, Jové, Bacarizo, Escapa, Marín, Martí y otros, muchos de ellos, desgraciadamente, ya no están entre nosotros y todos me han contado historias dignas de haberse publicado.

Al iniciarse la Guerra Civil y quedar Cuatro Vientos muy cerca del frente, D. Emilio Herrera Linares, Director General de Instrucción, encargó al teniente coronel D. Mariano de la Iglesia Sierra la organización de la Escuela de Mecánicos de Aviación. Con fecha 27 noviembre de 1936, la Gaceta de la República nº 332, publica una disposición que dice lo siguiente: *«He tenido a bien disponer que*

la Escuela de Mecánicos de Aviación quede constituida con el personal que a continuación se expresa:

Director de la Escuela: Teniente Coronel de Ingenieros, D. Mariano de la Iglesia Sierra.

Segundo Jefe Teniente mecánico D. Gregorio San Martín Elisburu.

Auxiliares Técnicos: Teniente mecánico D. Luis Cerro Palomo, Teniente mecánico D. Francisco Corral García, Brigada mecánico D. Virgilio Serrano del Reino, Brigada mecánico D. Agustín Franco Franco y Sargento mecánico D. Enrique Bru Oller. Forja, Calderería y Autógena: Teniente mecánico D. Teodoro Miguel Miguel.

Ajuste y Máquinas: Teniente mecánico D. Eugenio Villena Criado.

Motores, Bielas, Carburación, Magnetos y Puesta en punto: Teniente mecánico D. José Rubio Gallego.

Carpintería, Montaje y Escuadrilla: Teniente me-

cánico D. Rafael Fernández Villacorta».

Se instalaron en la Escuela del Tribunal Tutelar de Menores en Godella, pueblo situado a las afueras de Valencia, cerca del aeródromo de Manises. Los medios eran escasos, no obstante los profesores se fabricaron un Banco de Pruebas con unas bancadas viejas, recuperaron dos aviones para prácticas (Breguet y Nieuport) y se llevaron, para conservarlo, el famoso Breguet XIX «Jesús del Gran Poder».

En la Escuela de Godella se impartieron tres cursos durante la Guerra Civil. Estas promociones continuaron la numeración iniciada en la Escuela de Mecánicos de Cuatro Vientos, de donde venía la mayor parte del profesorado y de la que se sentían continuadores.

160 Promoción.- La convocatoria tiene fecha de 26 octubre de 1.936 (Gaceta de Madrid n1 312 de fecha 7-11-36). Para jóvenes de 16 a 23 años «que puedan acreditar su lealtad al Régimen mediante certificado expedido por cualquiera de los partidos políticos o agrupaciones sindicales afectos al Frente Popular». Hicieron el examen de ingreso en el Convento de Los Jerónimos (Murcia) donde empezaron las clases teóricas, ya que Godella aun no habían terminado de instalarla. En Enero llegaron los aproximadamente 200 alumnos a Godella siendo su primera misión fabricarse las camas en los recién instalados talleres. El curso duró de 6 a 8 meses saliendo en varias tandas, la primera de ellas el 15 de junio de 1.937, con el empleo de Cabo mecánico.

170 Promoción.- Ingresaron en noviembre de 1.937 unos 200 alumnos, con las mismas condiciones de la promoción anterior.

180 Promoción.- Ingresaron 200 alumnos en noviembre de 1.938, ante la proximidad del frente se trasladaron a una fábrica de harina de Hellín (Albacete), pero como no pudieron llevarse los Bancos de Pruebas, se trasladaban a Godella a hacer las prácticas. Al finalizar la Guerra Civil esta promoción no había ter-

minado sus estudios.

Para hacernos una idea del grado de eficacia alcanzado en tan críticas circunstancias y con tan pocos medios, a los pocos días de terminada la Guerra Civil, el Jefe de los Servicios de Recuperación Industrial envía el siguiente escrito al Jefe del Estado Mayor del Aire:

«Adjunto tengo el honor de remitir informe-inventario de los efectos existentes en la Escuela de Mecánicos de Godella.

Dios salve a España y guarde a Vd. muchos años.
Valencia, 9 de abril de 1939. Año de la Victoria.»

Adjunta un detallado inventario de varios folios en el que aparecen: 6 bancos con 33 tornillos, 11 fraguas con su motor, 7 yunques, 6 bancos de prueba con sus motores correspondientes, 2 tornos de un metro, caja con carburadores seccionados, aparato para limpiar bujías, una instalación de soldadura autógena con gasómetro, etc, etc, y terminaba su informe:

«Es un edificio de nueva planta, construido a base de concepciones modernas, y con locales que reúnen inmejorables condiciones de capacidad, situación y montaje. Los bancos de prueba son magníficos, cada uno con su motor correspondiente, donde los alumnos realizaban sus prácticas de fin de curso.»

«En el momento de la recuperación estaban recibiendo enseñanza 70 alumnos, según declaración de los profesores existían en clase hace pocos me-



ses 200 alumnos, pero fue creada otra escuela en Hellín y allí fue llevado parte del material y de los alumnos. Resumiendo lo anteriormente expuesto, puede decirse que es una dependencia que, caso de que en los proyectos de la Superioridad entrase establecer en Godella una Escuela de Especialistas de Aviación, trayendo de Hellín los efectos que de Godella se llevaron, se contaría con edificios, instalaciones, talleres, dependencias y todo lo relacionado con el servicio adecuado para tal asunto.»

La foto de los profesores de Godella me fue facilitada por ADAR en Barcelona y fueron identificados por Rafael Fernández Villacorta, en las reuniones del «Café Comercial», de izquierda a derecha son los siguientes:

De pié: Aniceto Cancio, Desconocido, Valeriano Torija, Teniente Sanitario de la Escuela, Agustín Franco, Daniel Gómez, Gregorio San Martín, Profesor de Ajuste, Eugenio Villena, y Angel López.

En cuclillas: Erasmo Rojas, Felix Vadillo, Rafael F. Villacorta, J. Antonio Vaca y Rafael Cabello.

La foto parece ser que fue tomada en 1937, si algún asociado identificara a los que aparecen como desconocidos le agradecería lo comunicara a ICARO.

También nos interesa saber como llegó el «Jesús del Gran Poder» a Godella, si llegó volando y donde estaba antes, este avión se encuentra actualmente en el Museo del Aire.

José Parejo Linares.- Mecánico

CONVOCATORIA

Queridos compañeros:

Conforme dispone el artículo 19 de nuestros Estatutos, la XXV Asamblea General Ordinaria se celebrará el próximo día 25 de Mayo, a las 11 horas en única convocatoria en los salones del Hotel Meliá Benidorm, sito en la Avda. Severo Ochoa nº 1, Benidorm (Alicante), con el siguiente:

ORDEN DEL DÍA

- 1º.- Lectura y aprobación, si procede, del Acta de la Asamblea anterior.
- 2º.- Informe de la Directiva Nacional.
- 3º.- Informe Económico y Balance del año 2.001.
- 4º.- Preguntas y proposiciones.

Esperamos vuestra asistencia.

Un cordial saludo,

LA DIRECTIVA NACIONAL

Antonio Barreiro Soto

No se distinguió por alguna acción bélica, pero sí, como muchos otros pilotos ya fallecidos a los que también les rindo este homenaje, un fiel subordinado que acató y efectuó todas las órdenes recibidas de sus superiores. Las cumplió con gran entereza y pulcritud, como tantos otros jóvenes que, en distintas especialidades, actuaron en nuestra guerra.

Ahora, sólo deseo resaltar sus cualidades, entre ellas que era un “manitas” y un gran aficionado a la fotografía (tenía una vieja cámara con fuelle que le acompañó toda la guerra). Durante el exilio encontró empleo antes que nadie, efectuando trabajos de precisión. Fundó una familia con mujer y dos hijos, desempeñando un responsable trabajo como perito para lo que fue requerido por varias compañías de seguros.

No faltó a ninguna Asamblea Nacional de ADAR ni a sus comidas de confraternidad. Siempre estuvo dispuesto a informar y ayudar para lo que fuera necesario. Se nos ha marchado para siempre un verdadero amigo y compañero.

A sus familiares queremos comunicarles nuestro sentido pésame y afecto y les ofrecemos todo lo que esté en nuestra mano para ayudarles.

Máximo Nogal Silva

PILOTOS DE CAZA, SUEÑOS DE JUVENTUD

¡Son verdaderamente extraordinarios, qué riqueza de valor!

En la prolongada exclamación había un tono imperceptible de admiración y envidia. Aquellos jóvenes que en puro lenguaje castellano nos hablaban del abnegado servicio que realizaban éstos casi “imberbes” pilotos de una base enclavada en un rincón olvidado en territorio español, querían expresar discretamente con sus últimas palabras cuán otra y cuán agradable era la vida de los pilotos de caza. Por consiguiente, vamos ahora a ocuparnos de lo que se oculta tras la aparición rutilante de nuestros pilotos de caza.

Vamos a observarlos con la máxima atención, no en los días de brillantes victorias (que las hubo), sino en su lucha contra el sedicioso adversario. Nos encontramos en un aeródromo de aviones de caza de zona gubernamental. El día es hermoso, y sin embargo, vemos como todos los pilotos llevan ropa de invierno y tienen puestos sus paracaídas, muy raramente los vemos de otro modo equipados, ya que el piloto de caza debe estar desde la salida del sol hasta que se pone, y el piloto de caza nocturna desde la caída del sol hasta la llegada del alba, ambos listos para emprender vuelo en todo momento.

La diferencia de temperaturas entre el suelo y las alturas en las cuales lucha o busca a su enemigo, el piloto de caza se encuentra con temperaturas oscilantes de muchos grados, por lo tanto, su vestimenta tiene que estar adecuada a todas las emergencias térmicas. Y en escasos minutos su aparato indómito y potente lo lleva de calor tórrido del aeropuerto al frío polar de las alturas.

Veamos ahora cómo transcurre un día normal de servicio.

Primero, el piloto jamás debe separarse de su aparato que pueda estar en el aire, por lo menos tres minutos después de dar la señal de despegue de sus compañeros, pero siempre en disposición para el vuelo. ¿Qué quiere decir disposición de vuelo?. Significa que el piloto debe estar listo para salir, sentado en la carlinga de su aparato, a fin de poder partir en cualquier momento con la máxima rapidez, la mayoría de las veces son emergencias.

Dada la velocidad vertiginosa de los aviones de caza, puede ser de trascendental importancia la salida de treinta segundos. Por eso el piloto se sienta en la carlinga de su aparato y espera, estos momentos de espera sentado dentro de su avión, hacen vibrar los nervios casi con dolor ante la intuición enervante y el juego fascinante de la fantasía con la lucha esperada y hasta ansiada, y si no llega la orden de partida

después de una esperada más o menos prolongada, se dice; la disposición para el vuelo ha sido aplazada, entonces el piloto desciende del aparato, no como un hombre tranquilo y descansado, sino con un organismo sobrecargado física y psicológicamente, aunque durante este tiempo no haya ocurrido al parecer nada digno de mención.

De nuevo, los vemos sentados en sus sillas de campaña, o comenzando a comer apresuradamente, pues saben muy bien que de momento deben de dejar de comer para saltar dentro del avión, en ese lapso de tiempo oyen con atención los comunicados, que les llegan en pequeños intervalos a través del altavoz, desde el puesto de mando. Todos están esperando a que el enemigo se aproxime a su propio sector de lucha; si el vuelo del adversario es un simulacro o solo una escaramuza, pero si cambia de repente la dirección del vuelo la atención es máxima, o con ello pretenden atraerlos hacia arriba para que sus bombardeos puedan cubrir sus objetivos. Por eso esperan totalmente concentrados, Pero de repente la máxima atención se refleja en sus rostros. De nuevo comienza el altavoz a dar sonidos incomprensibles como aquél que carraspea fuertemente antes de dar comienzo el discurso esperado con la mayor atención. Unos minutos después se oye distintamente la palabra magnética “a los aparatos”. Ya al saltar a éstos, el oído y la memoria recoge con la máxima concentración las órdenes e instrucciones que resuenan en el altavoz; posición, altura, dirección de vuelo y potencia del enemigo. Algunos minutos después se colocan en orden de despegue, con un fragor horribundo de sus motores sobre el aeródromo, y se lanzan al aire como una flecha, buscando con ardor al enemigo para caer sobre él.

Ha llegado la hora de la verdad. El oído percibe todavía las órdenes y preguntas en el micrófono, la boca contesta en tanto que los ojos escrutan la inmensidad del cielo buscando al enemigo detrás de una nube o en un punto oscuro del firmamento.

¡Un piloto debe tender su mirada indistintamente en todas direcciones!. Por fin llega el adversario. En este momento el piloto se lanza con su raudo aparato en persecución del enemigo, entablado con él un duelo que en nada se diferencia del impetuoso ataque de la caballería de antaño. Pero quizás lejanamente, se oye también aquí, y esto ocurre muy a menudo, el ruido ensordecedor de una poderosa escuadrilla de polimotores pesados, protegidos de innumerables aparatos de caza. En este caso hay que sobreponerse y forzar la mente a la máxima rapidez



de audacia, para hacer posible todo lo que parece imposible. Y si bien el piloto sabe que sus compañeros se encuentran cerca de él, listos para protegerle, como él a ellos, les da tal confianza de seguridad que superan el ardor del combate, sin embargo, es algo increíble e inusitado, ver cómo el hombre lucha en el aire a alturas insospechadas, en una soledad que se podía llamar casi mortal. ¿Los habéis visto descender de sus aparatos a su regreso de una intervención contra el enemigo?. Los ojos cansados, alrededor de los cuales se han ido tejiendo una imagen de contrastes muy difícil de definir, buscando todavía en el horizonte el posible enemigo a batir, con sus rostros extraños y traslúcidos.

Quizá nos hayan seguido en este breve vuelo a través de la cotidiana labor de un piloto de caza en territorio español en la zona mediterránea, aquellos jóvenes compañeros de nuestro viaje del otro día. Y, acaso también, volverán a proferir ahora aquella frase de admiración. ¡SON EXTRAORDINARIOS!. Pero seguramente sus suspiros de ahora tendrán un tono más verdadero.

Antonio Bañón Rubio
Mecánico de "LA GLORIOSA"

HACIENDO HISTORIA DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA ESPAÑOLA

En el año 1952 fue creada la primera organización con sede en París y carácter internacional a la que se le dio el nombre de "Alas Plegadas".

La principal actividad de esta Asociación fue de ayudar y localizar al mayor número de compañeros que quedaron diseminados por el mundo a consecuencia de la Guerra Civil (1936-39). La primera directiva estuvo compuesta por Miguel Zambudio, como presidente, Juan Máiquez, José Burell, Ángel Sanz, Francisco González, Ángel de Diego, Germán Fernández y Luciano Tabernero (no creo olvidar ninguno). El objetivo inmediato era localizar a los compañeros que pasaban el Pirineo sin documentación, por lo que Francia podía devolverlos a su país de origen sin posibilidad de demostrar su calidad de militares perseguidos por el régimen franquista.

La misión de "Alas Plegadas", en colaboración con el Gobierno de la República Española en el exilio, era llevarlos hasta la Organización de Refugiados Políticos y militares para que certificaran ante la presencia de dos aviadores que eran militares republicanos. Esta Asociación atestiguaba con un documento que estaban bajo la protección de los Acuerdos de Ginebra, por lo que las autoridades francesas ya no podían devolverlos a España. Des-

pués, "Alas Plegadas" facilitaba la vía para obtener los documentos de residencia y, generalmente, de encontrarles un empleo a los refugiados. Entre los primeros beneficiados de estas medidas figuran José Ferrer, Julio Muñoz, Antonio García Borrajo, Pérez Gallardo y otros.

Una actividad duradera fue la localización de las residencias de los compañeros que quedaron en España y el resto del mundo. Con el tiempo, ya en México y en la URSS se habían creado otras asociaciones que facilitaron a "Alas Plegadas" gran cantidad de nombres de compañeros de Aviación, llegando a inscribir a 500 miembros en los archivos de la Asociación. Años después, por iniciativa de "Alas Plegadas", y contando con la colaboración de Hernández Camisón (piloto valenciano de Chatos), se organizó de forma clandestina en Benidorm en el año 1970 ó 1971 la primera convocatoria, a la que asistieron 150 compañeros. La mayoría no nos habíamos visto desde hace treinta años y hubo escenas de verdadera emoción con algunas lágrimas de alegría entre aquellos hombres cargados de historia.

El año 1978, ya con carácter oficial y su correspondiente reconocimiento, se creó la actual Asociación de Aviadores de la República (ADAR) con domicilio en Barcelona y sede de la Directiva Nacional, cuyo presidente, durante varios años, fue Jaime Mata Romeu. Más tarde, por votación en una Asamblea Nacional, se acordó trasladar la Directiva Nacional a Madrid, donde permaneces hasta el día de hoy.

En la Asamblea Nacional del año 2002, que se ha de celebrar en Benidorm, desaparecen, por su incorporación a la Directiva Nacional, Alas Plegadas y las Regionales de Valencia y Murcia. A partir de ese año sólo se mantendrán en activo la Nacional, con sede en Madrid, y la Delegación de Cataluña, Norte y Balear, en Barcelona. Por ello, sería bueno recordar a los compañeros que han ejercido puestos de responsabilidad durante años de forma benévola y sin otra ambición que la de servir a los demás que en esta Asamblea del 2002 les mostremos nuestro agradecimiento por su extenso trabajo, así como a M^a Carmen, secretaria de ADAR.

Algo me hace recordar la frase del político británico Winston Churchill: *Nunca tantos, debieron tanto a tan pocos*. También Cervantes encontró sólo un Quijote y en ADAR hemos encontrado muchos.

Un recuerdo a los ya ausentes y un abrazo a los presentes.

Ángel Sanz
"Vallecas"

«Hace Treinta Años»

En el próximo mes de mayo (no recuerdo el día exacto), se cumplirá el treinta aniversario de la multitudinaria y espectacular comida de confraternidad celebrada en Benidorm, la cual resultó ser todo un éxito según puede apreciarse en la foto de portada, y que tuvo como fin el “reencuentro” de gran cantidad de compañeros que habíamos pertenecido a «La Gloriosa» aviación republicana.

La organización y desarrollo de la misma fue obra de Ángel Sanz (Vallecas), propietario del restaurante en que se celebró, en colaboración con otros compañeros de Valencia.

Mi intención al escribir estas líneas, no es otra que relatar mi participación como asistente a dicho acto, y aportar una serie de fotografías que, sin duda, refrescarán la memoria de los supervivientes, más o menos “deteriorados”, y que aún continuamos “al pie del cañón”.

Esta serie de reuniones tenían que hacerse en la clandestinidad, ya que no podían celebrarse sin un permiso previo de la autoridad gubernativa, por lo tanto, si la asistencia era muy numerosa, resultaba difícil no llamar la atención y pasar desapercibidos.

La convocatoria se hizo verbalmente, y la única referencia que yo tenía era que se celebraba en el “Hotel Colón”, pero no sabía cuál era su dirección.

Salí de Madrid, con mi coche, la tarde anterior, y me acompañaban mi esposa y mi hijo, que por aquel entonces tenía la edad de catorce años. Pernoctamos en Altea con objeto de estar por la mañana temprano en Benidorm, y así tener tiempo suficiente para localizar el hotel y dar un paseo por la playa, así como por otros lugares emblemáticos de Benidorm.

No me fue difícil encontrar dicho hotel, pero mi sorpresa fue mayúscula cuando, en la recepción del mismo, me dijeron que allí no iba a celebrarse ninguna comida, y que debía tratarse de

un error. Quedé perplejo sin saber qué decisión tomar, pero en ese momento se presentó otra persona, a la que no conocía, preguntando por lo mismo, ante lo cual el recepcionista efectuó un par de llamadas telefónicas, y a continuación nos dijo lo siguiente:

“En la playa de Poniente existe una tal Cafetería Colón, miren a ver si es allí”

¡Muchas gracias!

Efectivamente, ese era el lugar que estábamos buscando, pero como aún no había mucha gente, me fui con mi familia a la Playa de Levante a pasear y hacer algunas fotos, pues el día era caluroso y, por tanto, había que aprovecharlo.

Cuando volví al lugar de reunión,

en la barra del bar ya había muchos compañeros conocidos. Exclamaciones y abrazos muy efusivos delataban que allí estaba ocurriendo algo, y que no pasaba desapercibido, ya que el incremento era constante.

En la parte trasera del bar (creo que era el aparcamiento) estaban preparadas las sillas y una gran mesa (como se puede apreciar en la foto de portada), la cual había que ir ampliando para dar cabida a los que iban llegando.

Supongo la preocupación de Sanz para acoplar y dar de comer a tanta gente. Además, debió sufragar todos los gastos, pues si mal no recuerdo, yo por la comida no pagué ni un duro. Creo que “se pasó” al montar el “escenario”, ya que los manteles y servilletas eran de color rojo, lo cual era una provocación, sin saber cómo podía terminar aquel “desmadre”.



Por si fuera poco, a los compañeros de México no se les ocurrió otra idea que mandar un telegrama solidarizándose con el acto que estábamos celebrando (no sé si entre el texto figuraba algún “¡Viva la República!”). Como es lógico, llegó a manos de la policía y aquello estaba tomando un cariz preocupante.

Los compañeros valencianos que organizaron el acto, incluido Sanz, tuvieron problemas, pero no conozco el fondo de la cuestión y no quiero afirmar nada. Si aún vive alguno de los que intervinieron, me gustaría que relataran cómo se solucionó.

Ángel Sanz se “largó” a París lo antes que pudo, con lo cual se libró de muchas complicaciones.

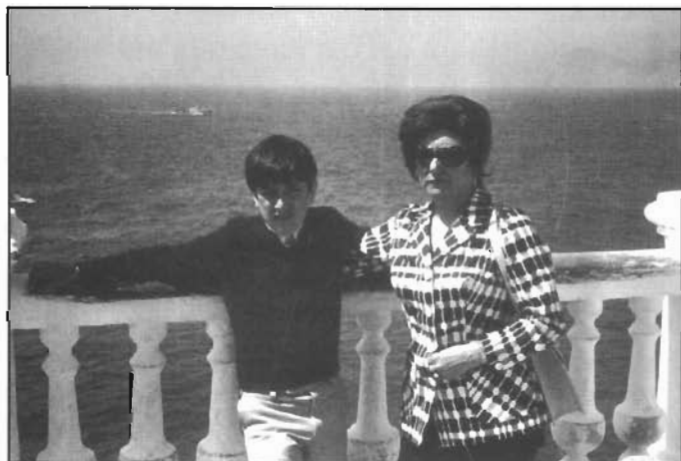
Existe la creencia, entre muchos compañeros, que la de Benidorm fue la primera reunión “clandestina” que se celebró, lo cual no es cierto. Existe una desinformación de los precedentes, que yo estoy dispuesto a aclarar.

La primera se hizo en “El Palmar” (Albufera de Valencia) el día primero de Mayo de 1970, y al año siguiente, 1971, se organizó otra en Madrid. No cabe duda que la celebración de ambos actos, tuvieron su influencia en la concurrencia masiva que asistió a Benidorm.

En el próximo número de “ICARO” voy a hacer una descripción de cómo se gestaron y desarrollaron ambas. Naturalmente, aportando fotografías tomadas entonces, así como autógrafos de la mayoría de los asistentes.

Entre los “supervivientes” de aquello figuran Cecilio Rodríguez, que vive en Granada, y Eleuterio Esteban, de Valencia.

Gregorio Gutiérrez (Guty)



Mi esposa Lola (q.e.p.d.), junto a mi hijo Alberto,
Autor de la foto de portada



La siguiente carta tiene relación con el artículo "El polémico caso del sargento Fierro" que Rafael Permy publicó en la Revista Española de Historia Militar (nº 19/2002).

LA HISTORIA Y LAS IDEAS PRECONCEBIDAS

No hay mayor enemigo de la objetividad en la Historia que el interpretar ésta a partir de una idea preconcebida. Me he hecho esta reflexión al terminar de leer el largo, y poco escrupuloso, alegato del Sr. R.A.P. en las páginas 7 a 13 del nº 19 de la Revista Española de Historia Militar (en adelante y para abreviar REHM). Bien es verdad que en estas 7 páginas hay incluidas cuatro ilustraciones y la reproducción de 6 documentos, con lo que han ocupado 3 páginas, y al Sr. R.A.P. le han quedado otras cuatro para su prosa.

Yo voy a procurar ser más corto. Es ésta la tercera y última vez que desde la salida a la luz del nº 6 de la REHM me veo obligado a dirigirme al Director de la Revista con el ruego de que publique una carta mía, en contestación a las alusiones que, desde entonces, se me hacen en esa publicación. La primera vez lo hizo el colaborador de la REHM, D. Juan Arráez Cerdá, quien, habiendo asistido, como invitado, a la XXIV Asamblea de A.D.A.R. (Asociación de Aviadores de la República) escribió un panfleto contra mí por el grave pecado de haber salido en defensa de los ideales republicanos de los socios de A.D.A.R., ante una burda tentativa de hacernos abjurar de nuestro republicanismo. La inmensa mayoría de la Asamblea estuvo de acuerdo conmigo y eso parece que le escoció al Sr Arráez y a sus adláteres.

En el siguiente número de la REHM se publicó, en parte, mi respuesta, así como la de la Directiva de A.D.A.R. (no sé si ésta se publicó íntegramente), como contestación a las groseras interpretaciones que, de lo tratado en la citada Asamblea, hizo el Sr Arráez en el nº 6 de la REHM.

Yo, inocente de mí, creía que había terminado el asunto, a pesar de que unos amigos me advirtieron que había tropezado con la Iglesia, como se suele decir, y que aquello no había hecho más que empezar y antes o después recibiría nuevas noticias.

De ahí que no me sorprendiera excesivamente cuando me informaron que debía comprar el nº 17 de la REHM, de noviembre del 2001 (editada exactamente un año después que el nº 6). En este número, el Sr. R.A.P. (a quien no conocía de nada anteriormente) en una de las tres reseñas de libros que en ella hace, sin venir a cuento (se nota que es un "postizo"), dice textualmente: "El sargento Fierro, según fidedignos documentos, conservados en el Archivo Histórico Militar de Avila, se pasó al enemigo".

Como no es cierto que yo me pasara al enemigo, escribí una carta, en salvaguardia de mi buen nombre, al Director de la REHM, la cual fue publicada (esta vez íntegra-

mente) en el nº siguiente, el 18, de diciembre de 2001. Sin embargo, el Sr. R.A.P., en el nº 19 (de enero-febrero de 2002), me dedica el largo alegato que motiva esta tercera contestación.

Como el alegato es muy largo y yo tengo ya muchos años, voy a tratar de contestar de la forma más corta posible, no sea que me muera sin terminar esta tarea. Eso sí, antes he escrito en un folio, con letras muy grandes, este lema:

SUAVITER IN MODO, FORTITER IN RE.

Y lo he puesto en el atril del ordenador, a fin de evitar el dar rienda suelta a mi mordacidad, que en este caso estaría bien justificada, pero distraería al lector del contenido.

Así, pues, como el Sr. R.A.P. distribuye su largo alegato en partes, me ceñiré a éstas, para no olvidarme de ninguna.

1ª. MATAR AL MENSAJERO.

Ya dije en mi anterior respuesta que si para el Sr. R:A:P: todo lo que digan los llamados "nacionales" va a misa, a mí, personalmente, me huele a cuerno quemado y, por lo tanto, no lo admito como dogma de fe, pues proviene de "alzados", es decir, de quienes faltaron a su juramento de fidelidad a la República, para alzarse contra ésta. Es, pues, inútil seguir dándole vueltas. Alega ahora el Sr. R.A.P. que yo pretendo "matar al mensajero" y me moteja de "tirano", uno de los muchos epítetos que utiliza en su escrito para referirse a mí. El caso es que, en este caso, el "mensajero" es víctima de sí mismo, como quedará demostrado más adelante.

Como no entiendo de "mus" (esto debe ser un grave defecto para el Sr. R.A.P.) no le puedo contestar, pues no quiero aprenderlo. Eso sí, anoto que, según el Sr. R.A.P., soy proclive a las "rapietas". Y... ¡Qué bien me ha venido el echar una ojeada al LEMA!

2ª. MENTIRAS Y VERDADES HISTÓRICAS.

Es la primera vez que me encuentro ante un "historiador" que prefiere un documento escrito, sea quién sea el que lo escriba, al testimonio de una persona viva que fue testigo de los hechos. Digo esto porque supongo que toda la palabrería acerca del valor de los testimonios escritos, cuando existen personas VIVAS que pueden testimoniar lo cierto o no de lo que se escribió, no se sabe bien por quién y con qué objetivo (véase más adelante), persigue el fin de "demostrar" que al Sr. R.A.P. se la "recantinchinflan" los seres vivos republicanos, si tiene una "papela" escrita por un "alzado". Lo más interesante de todo este párrafo es enterarme de que además de otras muchas cosas profesó el "maniqueísmo". Pues,...(vuelvo a mirar el LEMA y me contengo. ¡Esto funciona!).

Me reprocha el Sr. R.A.P. que en mi libro reproduzca en los ANEXOS algunos documentos de origen "nacional" (Vd. sabrá por qué los llama "fascistas"). Sin embargo, se olvida de que yo sólo podía así demostrar que fui canjeado a instancias de los "nacionales", ya que sus aliados alemanes e italianos les urgían que se hiciera



el canje de su personal volante prisionero, pues se veía el final de la guerra. Los que hayan visto estos documentos podrán comprobar que si los republicanos pedían a los "nacionales" el canje de 28 combatientes, de los que 25 españoles y 3 extranjeros, presos todos de los "alzados", los nacionales pedían el canje, también de 28 combatientes, pero de ellos 25 alemanes o italianos y 3 españoles. Como podrá comprender el Sr. R.A.P., siendo yo quien soy, "activo miembro de la FUE, ligada a los partidos de izquierda" (palabras suyas, Sr. R.A.P.), no podía dejar de darme el gusto de resaltar quién fue quién en nuestra incivil guerra, promovida por quienes se "alzaron" contra su pueblo.

3ª. LA OMNIPRESENTE "QUINTA COLUMNA".

Habrà que leer la aportación histórica del Sr. R.A.P., en la que parece ser que demuestra que la QUINTA COLUMNA sólo existió en mi mente. Esto sí que será una gran aportación a la Historia. La argumentación del Sr. R.A.P. debe ser fascinante, no quisiera perdérmela.

Para demostrar la no existencia de la 5ª Columna en Valencia, el Sr. R.A.P. transcribe (no aporta fotocopia ni tampoco fecha fehaciente) un documento que dice haber sido emitido por "la 3ª Sección de las Fuerzas Aéreas Gubernamentales", es decir, que está basado en el Parte que, obligatoriamente, hubo de cursar la 3ª Escuadrilla, a la que incrimino, precisamente, de no haber lanzado la preceptiva bengala roja que servía de aviso a un avión que iba a tomar tierra de que no debía hacerlo, ya que, entre otras causas, podía estar siendo atacado por un avión enemigo (como era el caso). Si en su "bienhacer histórico" se apoya el Sr. R.A.P. en un documento, basado en otro, emitido por el inculpatado, me río yo de su pretendida objetividad.

Además, respecto a este "documento" he de señalar lo siguiente:

A. En el vuelo del 31.05.38, sólo participó una patrulla, la que mandaba Tarazona (q.e.p.d.) y en la que volábamos Yuste (q.e.p.d.) y yo.

B. Enviar toda una Escuadrilla contra un solo avión de bombardeo (o similar) hubiese sido inconcebible, cuando sólo se contaba con una Escuadrilla para la defensa del litoral comprendido entre Castellón y el sur de Valencia.

C. En el vuelo del 31.05.38, en que yo volé y fui herido, no hubo combate, pues salimos tarde. Por cierto, no sería éste el único caso en el que se reseñaron combates que no tuvieron lugar.

D. Ese parte, si es que hubo combate, y si el avión de reconocimiento iba protegido por cazas, fue el que corresponde al que yo describo en las páginas 75 a 78 de mi libro. Pero, ¡qué digo! El Sr. R.A.P. ya ha procurado hacernos saber que mi libro no debe tenerse en cuenta, pues no se ajusta a su esquema.

E. Parece algo raro, a la vista de expuesto, el que el Sr. R.A.P., tan partidario de los documentos escritos, no nos deleite con la fotocopia, y sí solo con una transcripción, del que dice emitido para explicar lo sucedido el 31.05.38.

4ª. LO SUCEDIDO EL 13 DE SEPTIEMBRE DE 1938, y, por estar íntimamente ligado a lo anterior,

5ª. UNA NUEVA DECLARACIÓN DEL SARGENTO FIERRO.

Hay una cosa en la que acierta el Sr. R.A.P.: la 1ª Escuadrilla de "moscas" no tuvo, en efecto, combate alguno durante SU PRIMER VUELO el 13.09.38. Basado en este hecho real, el Sr. R.A.P. crea toda una TEORÍA que (apostilla el Sr. R.A.P.) "contradice la versión del Sr. Fierro Ménu".

Pero el caso es, Sr. R.A.P., que yo no volé en ese Servicio, sino en el segundo que, a continuación de éste, hizo la 1ª Escuadrilla y que tenía la misión de proteger a los "SB" en una operación de bombardeo.

Esto le ha sucedido al Sr. R.A.P. por haber cometido el peor error achacable a un historiador: hacerse una idea preconcebida de lo que quiere encontrar. Como necesitaba demostrar que me había "pasado", tiene que hacerme volar en el primer servicio del día 13.09.38 de la 1ª Escuadrilla, pues, de lo contrario, su preconcebida teoría NO CUADRA. Sin embargo, Sr. R.A.P. a eso se le llama TERGIVERSAR la historia.

Sr. R.A.P. hay que leer bien lo escrito y no inventar lo que a uno le apetezca, pues a eso se le llama también PINTAR COMO QUERER y nuestros clásicos ya lo denunciaron. Lea bien las páginas 98 y 99 de mi libro. Como historiador está obligado a ello. Y no trate de cambiar la historia para que se amolde a sus ideas de revancha. Sea más objetivo.

Todo lo que el Sr. R.A.P. elucubra en este punto acerca de la duración del vuelo, etc., etc., sería cierto si yo hubiera volado en el PRIMER SERVICIO, pero no fue así.

Hay otro punto que quiero aclarar. El Sr. R.A.P. se coge como el ciego a la pared al manido argumento de la "abundante provisión de combustible" del avión del Sr. Fierro, según sus personajes favoritos, "los nacionales". Pues bien, ¿hay fuentes fidedignas ("nacionales", por supuesto) que digan cuánta munición quedaba en las tolvas de las ametralladoras del caza que pilotaba el Sr. Fierro ese día? Digo esto porque éste si sería un dato objetivo, ya que el I-16, que era el mejor avión del mundo, en su época y en su clase, lo era por haberse aquilatado al mínimo los pesos, a fin de mejorar su velocidad y su maniobrabilidad. Tanto se había aquilatado que no llevaba batería, ni dispositivo para la puesta en marcha, por lo que una vez parado el motor era necesario determinar a "ojo" la cantidad de combustible que quedaba en el depósito, lo que no es un procedimiento muy objetivo que digamos. Del desconocimiento que existía del I-16 en el bando "nacional" da buena prueba el que estando preso en la Academia de Zaragoza (véase páginas 107-108 de mi libro) me llevarsen, unos 6 o 7 días después de caer prisionero, a un campo de aviación en usufructo de los italianos, cerca, relativamente, de Zaragoza. Eran tres pilotos italianos y querían que les dijera cómo volar el I-16. De sus preguntas se deducía que su desconocimiento era tal que creían que les bastaba meterse en la cabina y apretar

un botón para que el motor se pusiera en marcha. Es decir, siete días después de mi aterrizaje forzoso en Almenara, los "nacionales" seguían ignorando que el I-16, carecía de batería y puesta en marcha.

Por otra parte, me gustaría saber qué lumbreira de la aviación ha asesorado al Sr R.A.P. para que éste afirme que los "messers" de La Cenia no podían volar y combatir a 140 kilómetros de su base, en el norte de Lérida. Yo me enfrenté, evidentemente, a una pareja dedicada a la "caza libre" de algún rezagado, táctica que empleaban para abatir a los que se retiraban del combate principal, por una u otra razón. Esta táctica está perfectamente documentada por testimonios de la época. Además, ¿acaso los aviones alemanes tenían prohibido, en caso de combate, aterrizar en otro aeródromo "nacional"? ¿Es ésta una nueva "aportación" a la Historia?

Resulta un poco tedioso rebatir las falsedades que se fabrica una persona que parte de una idea preconcebida y amaña los datos para que CUADREN. Viene esto a cuento de su "plis-plas". Aun cuando al Sr. R.A.P. le cueste creerlo (cómo iba un "no nacional" a derribar a dos teutones), el caso es que sucedió y eso no lo borra nadie. No niego que tuve mucha suerte, pero en todo combate se da un gran porcentaje del componente llamado "suerte". Yo tuve mucha durante toda la guerra, por eso puedo contarlo.

5ª EL AGENTE 001.

Como historiador que se proclama, el Sr. R.A.P. tiene que haberse dado cuenta de que todo lo que el Sr. Coronel Jefe del E.M. dice que le facilitaron (no menciona el nombre de la persona) sólo pudo salir de la boca de un alto Jefe de la Aviación Republicana.

El sargento Fierro, Sr. R.A.P. tenía entonces 20 años, llevaba luchando dos y tenía la inteligencia embotada, pues es un hecho innegable que la guerra embrutece (afortunadamente, pues de lo contrario, se moriría uno de asco). Había sido herido el 31.05.38 y acababa de llegar al frente, que no veía desde ese día, y estábamos en el 15.09.38. Se puede comprobar fácilmente que todos los datos que da el Sr. Coronel como facilitados por el denominado "PRISIONERO" (no dice "pasado", pero qué le importa eso al Sr. R.A.P.) son de ultimísima hora y su conocimiento no podía, en modo alguno, estar al alcance de un sargento, ya que su índole es tal que demuestran que provienen de alguien de un E.M. o muy cercano a él. Asesórese al respecto. Lo que sí es evidente, es que el Sr. Coronel Jefe de E.M. tenía una buena fuente de información, que no estaba dispuesto a perder, si daba a conocer (y tenía que hacerlo) los datos que poseía, pues los republicanos hubieran buscado la fuente y ésta se habría agotado. Hay que decir que supo aprovechar muy bien la ocasión. Vamos, que le vine como anillo al dedo. Ahora bien, ¿quién era esa fuente? Se sabrá.

6ª. DE "PASADO" A PRISIONERO DE GUERRA.

Aquí, la fantasía al servicio del guión se desboca y todo

son suposiciones y elucubraciones. Se entra en el terreno de la fantasía, que tanto agrada al Sr. R.A.P., y en el que yo no voy a entrar. Ya le he dicho que no sé jugar al mus.

7ª EL CANJE.

Puesto el Sr. R.A.P. a mancillar mi nombre, ya hasta me niega el haber escrito solicitando el canje. Sin embargo, es fácil de comprobar. Vive todavía un piloto de caza que compartió celda conmigo en Zaragoza, S.Juan de Mozarrifar, Salamanca y Ondarreta, hasta ser canjeados juntos. El Sr. R.A.P. podría habérselo preguntado, pero se ve que no le conviene, ya que no debe ajustarse a su guión.

También podría indagar en los Archivos que él llama "gubernamentales", buscando las cartas que todos los que queríamos ser canjeados tuvimos que escribir, pues, si no lo hacíamos, los "nacionales" no nos incluían en las listas. De este modo, los que escribían pidiendo el canje tenían un cargo más para cuando se hiciera el paripé del juicio.

En este Apartado me entero de que soy "travieso", pero, al mismo tiempo, me entero de la buena coordinación que existe entre el Sr. R.A.P. y el Sr. Arráez (¿colaborador, amigo o correligionario, Sr. R.A.P.?) Fue el Sr. Arráez quien ya preguntaba, a raíz de mi contestación a sus exabruptos en torno a la XXIV Asamblea de A.D.A.R., lo mismo que hace ahora el Sr. R.A. P. Si éste y aquél hubiesen leído mi libro, sin ideas preconcebidas (mi libro salió antes de que el Sr. Arráez hiciera esa pregunta) hubieran encontrado la respuesta. Está puesto en letra impresa. No obstante, voy a explicarle al Sr. R.A.P. cómo puede resolver su curiosidad sin hacer preguntas "jesuíticas" u "opusdeianas". Lea usted sin ideas preconcebidas.

8ª. LA GUERRA HA TERMINADO

Hay que ver, lo bien que le saldría el guión si sólo se le leyera al Sr. R.A.P. Ahora bien, para comprender el porqué del CAPÍTULO 7. de mi libro hay que saber leer, tan sencillo como eso. Si de todos modos, no consigue entenderlo, como no deben faltarle colaboradores (dado su cargo) hágase con estos tres libros:

1º. TARAZONA, Francisco. SANGRE EN EL CIELO, 2ª edición. México, 1968.

2º. ARIAS ARIAS, Antonio. ARDE EL CIELO. Silla (Valencia). Edita: A. Delgado Romero. Revisión y redacción de J.M.Bravo

3º. FIERRO MENU, Andrés. ¡TARAN! Madrid, 2000.

Es posible que no les sea fácil encontrar el libro de ARIAS, ya que, misteriosamente, desapareció de la circulación en las librerías a finales del 2000.

Cuando haya reunido los tres libros, en las citadas ediciones, ponga a trabajar a sus colaboradores, o hágalo usted, si lo prefiere. Busquen las veces que se menciona a Fierro en el libro de Tarazona y en el de Arias. Anoten las fechas en que se le menciona en cada uno y lo que Tarazona dice que hacía Fierro.



A continuación, subrayen las fechas en que hacen volar al Sr Fierro entre el 31.05.1938 y el 15.08.1938.

Todo lo que se dice que hizo el Sr. Fierro durante esas fechas es falso, pues estaba herido. Luego, vean en qué fechas coinciden en mencionar a Fierro ambos libros. Todas esas fechas han sido copiadas en el libro de Arias por su Revisor y Redactor. Arias no lo escribió. Hay prueba documental.

Después de hacer este ejercicio, y si es hombre de bien, retire usted sus palabras. Si no lo hace, siga mi consejo: dedíquese a jugar al mus, ya que su vocación no es la Historia real, sino la fullera. Por algo no me gusta a mí el "mus".

PALABRAS FINALES MIAS.

(Ahora sin el lema delante)

Sí, hace sesenta y tres años desde que finalizó la guerra, pero, desgraciadamente, personas como el Sr. R.A.P. hacen que no podamos olvidarlo y vivamos en una perpetua náusea.

Ahora, sí que me voy a permitir una "pequeña travesura" (véase la segunda columna de la pág 13 del n° 19 de la REHM). Trate de adivinar, Sr. R.A.P. por qué razón me dirijo siempre a usted como "Sr. R.A.P." Hay un motivo que sólo conocen unos pocos. Es mi modesto legado y tienen mi permiso para hacerlo público cuando quieran. Prueba que no es casual, es que desde mi primera carta ya le llamaba Sr. R.A.P.

Dije en mi anterior escrito que el Sr. R.A.P. presentaba con mala baba su acusación contra mí, ahora tengo que agregar que su mala baba es innata. Como estoy harto de sus secreciones y quiero seguir viviendo en paz con la gente decente, que la hay, le digo: Sr. R.A.P: olvídese de mí, yo ya lo he hecho de usted. Se acabó. Finito. Amén.

Andrés Fierro Ménu

RETAZOS DE PSICOLOGÍA

Los pero y otras actitudes (Celestino Díaz Díaz)

Un profesor de Psicología para vendedores nos decía: " ESCRIBIR ES LA FORMA DE HABLAR SIN SER INTERRUMPIDO. LA PALABRA HABLADA VUELA, LA ESCRITA QUEDA" Viene a cuento esta frase para quienes asisten a una asamblea o a una simple reunión de la comunidad de vecinos y no se atreven a exponer una propuesta, bien por temor a ser interrumpidos o por una mínima timidez en hablar en público. En estas situaciones es frecuente encontrarse con los "PERO" como se denomina vulgarmente a esas personas que se comportan con frecuencia pidiendo la palabra y expresándose en estos términos "estoy de acuerdo con lo expuesto por fulano de tal "pero" me surge una duda que no sé explicarla" y después se limita a repetir lo mismo con diferentes palabras. Aun admitiendo su buena intención

de apostillar la sugerencia anterior, con el objeto de mejorar su contenido de facilitar su plena comprensión, no es menos cierto que algunos de estos "pero", en lugar de apostillar correctamente, sucede lo contrario por cuanto remata la idea con un golpe mortal de puntilla en vez de apostillarla. Estos comportamientos según los expertos, en esta materia psicológica, corresponde a quienes tienen tendencia a imitar a los demás, y no se conforman con el plagio de la totalidad de la propuesta sino que pretenden que su guinda resalte más que la tarta portadora de toda dulzura implícita en la misma. De ahí que abunden tanto los imitativos en estas reuniones.

Hasta ahora, no hemos hablado de esos amiguetes propensos a ver las cosas en su parte más desfavorable :LOS PESIMISTAS. Que como aludíamos en el escrito anterior, llegan los últimos en la iniciación de cualquier proyecto y son los primeros en percibir el envejecimiento del edificio ya construido y en consecuencia aparecen de nuevo con sus actitudes, comentando. Ya está todo el pescado vendido. Ya podemos cerrar. Como veis aparece el pesimismo.

Permitirme una disgregación: al desviarme del tema que nos ocupa, más bien lo hago para recordar que han transcurrido más de 25 años desde que pudimos celebrar el nacimiento de ADAR, y los que entonces nos aproximábamos a los 60, en la actualidad somos octogenarios. Entre los que quedan en pie, son bastantes los verdaderos artífices de aquella magnífica obra, a quienes podemos calificar de optimistas desde el primer momento, trabajadores, y, aunque algunos acusen un cansancio lógico, no podemos olvidar lo mucho que hicieron para ADAR hasta conseguir los derechos de profesionalidad que nos pertenecían, sino que además esos beneficios repercutieron en todos los componentes de las fuerzas armadas.

Ahora, hemos de pensar, principalmente, en esos compañeros más o menos incapacitados que no pueden salir de casa, y que con tal motivo están deseando que les llegue ICARO para pasar un rato unido a sus compañeros a través e unas páginas de comunicación y sincero compañerismo. También pensemos en la enfermedad añadida que supone la soledad. En cuyo caso es lógico que busquemos la fórmula óptima para intentar una mejor calidad de vida para estos amigos. Sin olvidar a los que ya no están entre nosotros y sus familiares. De estas palabras sacamos la conclusión que aún ADAR tiene un papel importante que jugar.

LAS PALABRAS DE CONFRATERNIDAD
TAMBIEN CURAN
Y UNA SIMPLE LLAMADA TELEFÓNICA,
EN PARTE, MITIGA LA SOLEDAD

MIL FOTOS PARA LA HISTORIA

(1927 - 2001)

Con la publicación del libro de referencia, editado por la Compañía Aérea IBERIA, 507 páginas y mil fotos para la historia, con un aporte documental que clasifica el recuerdo de nuestra aviación comercial del transporte aéreo, recoge los antecedentes de su inicio y fundación, con la interferencia de otra compañía de nombre CLASSA (Concesionaria de Líneas Subvencionadas S.A.) que nace cuando la dictadura militar de Primo de Rivera y que, en 1931, con la proclamación de la II República Española, pasa a denominarse LAPE (Líneas Aéreas Postales Españolas).

Finalizada la Guerra Civil (1936 - 39), renace IBERIA, con un despegue propio de dificultades en años difíciles hasta la fecha, con una trayectoria dibujada en el libro que comentamos, ilustrado con todos los modelos de aparatos utilizados, de la serie de los Douglas; Caravelle; hasta los AIRBUS de la pujante industria europea.

El trabajo de selección de las mil fotos, recopilación de datos, etcétera, es un desfile de personalidades para la historia y en el fondo los múltiples tipos de aviones utilizados, cada vez con líneas más aerodinámicas, han contribuido, a que sin lugar a dudas, el transporte aéreo, sea el más rápido, seguro, cómodo y posiblemente con el ahorro de tiempo el más barato.

Nuestra felicitación a IBERIA, por enriquecer con grafismos y datos precisos que ilustran setenta y cinco años de vida la conquista de pequeñas y grandes distancias, el mundo ha quedado pequeño para estos colosos del aire que tanto han contribuido al progreso de la humanidad.

Simón Fiestas
Febrero - 2002

EL INVIERNO Y EL VERANO

En la comida de la Asamblea
celebrada el otro día,
de reunión y de amigos,
de besos y de sonrisas,
de preguntas cariñosas
Que escuchaba entretenida.
Conversaciones, saludos,
Las palabras que se oían.
¡Hola! , ¿ cómo estás amigo?,
¡yo hecho una porquería!,
tengo artrosis y lumbago... ,
yo azúcar, colesterol
y otro montón de cositas.
A mí me fallan las piernas,
a mi también las rodillas,
yo porque llevo bastón...
y yo tengo mal la vista
porque tengo cataratas
según dice el oculista.
Audífonos, sonotones,
gafas y bastones,
cariño y simpatía
a raudales y a montones.
Y allí en el otro salón
se celebraba una boda,
empiece de nueva vida,
nuestro salón era invierno,
eso a mí me parecía,
en el otro era verano,
los contrastes de la vida.
Cuando los de ese salón
tengan nuestros años,
no tendrán unos amigos
con un cariño tan sano
de compañeros, de lucha,
en eso si les ganamos
y en años también ¡caramba!,
pues nacimos más temprano,
tuvimos mala vida
y ahora estamos encantados.
Yo me quedo en el invierno
muy tranquila y sosegada,
muy contenta y muy feliz,
en la Asociación de Adar,
¿somos mayores? , ¡pues bueno!,
¡ellos lo serán mañana!

(Felicita de las Heras)



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.

Señora de Daniel Barcelona Lorente	(Baños de Mendigo, Murcia)	5 - 12 - 2001
Pedro Echeverría Irusta	(Eibar)	18-11-2001
Ángel Nombela Vera	(Madrid)	27-09-2001
Enrique García Jover	(Barcelona)	10-2001
Ángel García Ezpeleta	(Málaga)	16-09 -2001
José Mascarell Furio	(Barcelona)	17-11-2001
José Tortosa Castells	(Barcelona)	12-2001
José Suñe Gimbernat	(Barcelona)	18-10-2001
Segundo Iriondo Arrieta	(Eibar)	07-01-2002
Juan Maiquez Pellicer	(Perellonet - Valencia)	
Antonia Monje García, <i>esposa de Felipe Ochoa de la Vara</i>	(Madrid)	12-2001
Justo Martín Calderón	(Mexico)	01-2002
Desiderio Monzón Llamo	(Madrid)	12-2001
Justo Gazquez Martín	(Madrid)	01-2002
Vicente Fortunato Beltrán	(Barcelona)	28-1-2002
Dorothea Calzada Miquel, <i>Vda. de José Jové Alujas</i>		12-2-2002
José Luis Aragonés	(Madrid)	22-02-2002
Juan Oliveras Paredes	(Barcelona)	05-12-2001
José Rivera Llorente	(Almuñecar)	02-08-2001
Amadeo Catalá Jaso	(Granada)	02-08-2001
Gregorio Hernández García	(Barcelona)	24-02-2002
Vicente Soto Fernández	(Madrid)	01-03-2002
Jesús Brizuela Urtarán	(Durango)	09-03-2002

A LA MEMORIA DE JOSÉ MASANES LANDA

Es ley de vida que todos los años perdemos algunos compañeros. En el mes de abril le tocó, entre otros, a José Masanés Landa, de Palma de Mallorca.

Lo recuerdo de manera particular porque era mi compañero de vuelo en la 1ª del grupo de Natachas.

En una ocasión, en un servicio en el frente de Teruel y cuando hacía yo mis primeros servicios, un impacto de antiaéreo, rompió las costillas del centro plano del Natacha y quedamos completamente desorientados del resto de aviones.

Gracias a su experiencia, me llevó hasta Manises y pudimos tomar tierra bastante mal en el campo en que estaban los "chatos".

Nos mandó recoger allí el capitán Romero, y para darnos moral, nos mandó a otro servicio al día siguiente del que volvimos normalmente.

Aprovecho esta oportunidad para agradecer a José Masanés su serenidad y dar mi pésame a toda su familia, de manera particular a su nieto José Masanés que nos recibió en su casa de Palma cuando lo habían ingresado en una clínica por un infarto.

Un atento recuerdo de su compañero.

Jaime Pala Oller (observador de Natachas)

**APORTACIONES VOLUNTARIAS
AL BOLETÍN «ICARO»
AÑO 2001**

187	Francia	J. Falco Sanmartín	5.000
188	Eibar	V. Muguerza Navaiza	4.000
189	Sevilla	A. Custodio Aroca Espinosa	10.000
190	Guadalajara	J. De la Fuente Guijarro	2.000
191	Madrid	C. Casado Escobar	2.000
192	Madrid	F. Areste González	5.000
193	Madrid	F. Hernández Fernández	10.000
194	Madrid	S. Vaquerizo Garcillán	1.000
195	Madrid	M. Gallardo de la Torre	1.000
196	Madrid	Felicita de las Heras	1.000
197	Madrid	Pepita Bretón	1.000
198	Alcoy	Juan Ferrandiz	5.000
199	Madrid	J.J. Aparicio Cascón	5.000
200	Madrid	E. Gallego Andradas	2.000
201	Tomelloso	R. Daimiel Columbano	2.000
202	Argamas.del Alba	A. Cano Cano	5.000
203	Madrid	J. Cobarro López	2.000
204	Madrid	F. Llama Abad	2.000
205	Madrid	H. Hidalgo Hernando	2.000
206	Valencia	T. Aguilar Martín	2.000
207	Valencia	J. Betoret Oms	5.000
208	Valencia	R. Boigues Panach	2.500
209	Valencia	R. Boigues Royo	2.500
210	Valencia	M. Chasan Tamarit	5.000
211	Valencia	M. Ebrí Ferre	1.000
212	Valencia	E. Esteban Soto	1.000
213	Valencia	R. Estrella Llopis	2.000
214	Valencia	V. Gandía Muñoz	2.000
215	Valencia	M. García Gimeno	1.000
216	Valencia	J. García Lloret	2.000
217	Valencia	M. Gisbert Talens	2.000
218	Valencia	C. González García	5.000
219	Valencia	J. Martí Samper	3.000
220	Valencia	V. Martín Boix	2.000
221	Valencia	R. Martínez Quinza	1.000
222	Valencia	R. Molto Gilabert	2.000
223	Valencia	J. Noguera García	2.000
224	Valencia	E. Pascual Alberto	10.000
225	Valencia	A. Pastor Quetcuti	1.000
226	Valencia	N. Pérez Buj	2.000
227	Valencia	V. Planells Miraña	2.000
228	Valencia	C. Quiros Royo	2.000
229	Valencia	A. Ripoll Molines	2.000
230	Valencia	R. Sánchez Bertomeu	2.000
231	Valencia	J. Tena Escrig	2.000
232	Valencia	S. Torres Suárez	2.000
233	Valencia	M. Trigos Gómez	2.000
234	Valencia	E. Ventura Bataller	1.000
235	Valencia	E. Yeves López	2.000

**APORTACIONES VOLUNTARIAS
AL BOLETÍN «ICARO»
AÑO 2002**

1	A. Del Alba	A. Cano Cano	30,05
2	Madrid	J. Cobarro López	12,02
3	Madrid	F. Llang Abad	12,02
4	Madrid	H. Hidalgo	12,02
5	Madrid	A. Llopis Luarte	30,05
6	Madrid	P. Muñoz Bermejo	60,10
7	Madrid	A. Del Peso Díaz	48,00
8	Madrid	S. Salah	6,01
9	Murcia	R. Chivert Valero	12,02
10	Murcia	J. Jiménez Martínez	12,02
11	Murcia	Yda. A. Vidal Saura	18,03
12	Murcia	A. Cervera	30,05
13	Murcia	E. Sánchez Mínguez	30,05
14	Murcia	J. Manrubia Cruz	30,05
15	Murcia	J. Sempere Esteve	18,03
16	Murcia	J. Bta. badía Zorrilla	60,10
17	Murcia	D. Cánovas Pérez	12,02
18	Murcia	J. Ruíz Martínez	12,02
19	Murcia	J. Ruíz Paredes	12,02
20	Murcia	A. Baltánas Franco	18,03
21	Murcia	A. Sánchez Martínez	12,02
22	Barcelona	G. Sánchez Soja	12,02
23	Francia	A. Romera Fernández	30,05
24	Villalba	Mª Cruz Navarro Ballesteros	20,00
25	Madrid	C. Cascante Domínguez	12,00
26	Madrid	E. Hernández Arriero	60,10
27	Francia	A. Luesma Asticola	57,46
28	Francia	J. Arnau	16,00
29	Francia	A. María Giner	8,11
30	C. Urdiales	A. Jiménez De Gracia	18,03
31	Madrid	J. Veguillas Larios	24,04
32	Madrid	V. Rico Huerta	10,00
33	Francia	D. Martínez	10,00
34	Madrid	F. Cobeña del Olmo	12,00
35	Madrid	L. Jacobo Sandonis	15,00
36	Madrid	J. Ibañez Criado	13,00
37	Madrid	G. Jiménez Fernández	10,00
38	Madrid	J. Marquez Muñoz	12,00
39	Francia	L. Del Río	10,00
40	Eibar	L. Ecenarro Erquiaga	12,00
41	Eibar	S. Marzana Amuatogui	12,00
42	Eibar	J. Lanzirica Aranzabai	12,00
43	Eibar	J. Arizmendarrieta	12,00
44	Eibar	C. Saraşua	12,00
45	Eibar	C. Arpiazu	12,00
46	Eibar	P. Louchate	12,00
47	Eibar	H. Zapatero	12,00
48	Huelva	J.J. Casasola Pardo	12,02
49	A. Henares	M. Cuenca Barahona	60,00
50	Madrid	P. Cabrera Martínez	5,00
51	Madrid	V. Montejano Moreno	30,00
52	Madrid	J. García Ortega	30,00
53	Francia	J. Tarazana Moya	25,00
54	Madrid	C. Palomar Agraz	10,00
55	Benidorm	J. García Lloret	12,02
56	Madrid	J. Tello Horcajada	5,00
57	Valencia	M. Bonet Mateu	15,00
58	Madrid	S. Martínez París	12,00
59	Aranda de Duero	M. Rodríguez Casado	20,00
60	Valencia	M. Trigos Gómez	12,00
61	Barcelona	J. Portat Fortuñi	30,00
62	Madrid	Pilar Grijalba de Loyola	18,03
63	Madrid	J. Manuel Bernardo Rico	10,00
64	Francia	S. Pomès Centelles	30,00
65	Francia	ALAS PLEGADAS	45,00
66	Madrid	Manuela Bascuñana	5,00
67	Benidorm	J. García Lloret	75,00
68	Benidorm	A. Sanz Bocos	75,00
69	Madrid	J. Flores Miranda	10,00
70	Madrid	B. Hernández Gregorio	6,00
71	Madrid	A. Montes Delgado	12,00
72	Madrid	Pilar Alvarado Simón	30,00
73	Madrid	Ana Benavente Sánchez	60,00
74	Málaga	E. Almirana Soría	90,00
75	Madrid	F. Cortés Rodríguez	10,00
76	Leganés	I. Cardena Pérez	18,00
77	Madrid	Emilia Antoranz	10,00
78	Santander	S. García Hierro	60,00

SE INCORPORAN A A.D.A.R.

JOSÉ MARÍA MARÍN DOMENECH

JOSÉ LUIS FIGUEROA DE LAS HERAS

ROSA SANZ MIGUEL

NURIA BENAŞCO MARTÍNEZ

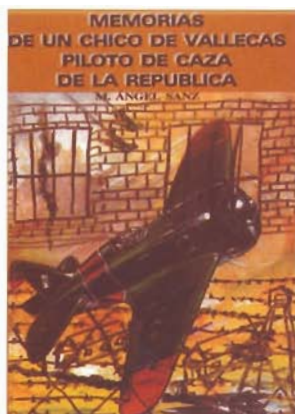
MARÍA CASTILLO GÓMEZ

**LA JUNTA DIRECTIVA NACIONAL
LES DA LA BIENVENIDA**





CATÁLOGO DE PRODUCTOS



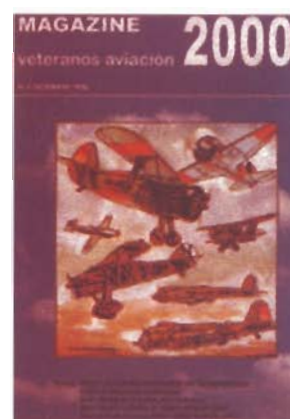
Memorias de un Chico de Vallecas, Piloto de Caza de la República.
Angel Sanz «Vallecas».
12,02 €



Un Aviador de la República
Juan Sayós Estevill.
Reedición del clásico por Craftair
24,04 €



Magazine 2000
Delegación
Catalana-Norte-Balear.
6,01 €



Memorias de un Piloto de Caza de la República.
Luis Sirvent Cerrillo
12,02 €



Cambio de rumbo.
Ignacio Hidalgo de Cisneros
23,44 €



Camiseta Blanca A.D.A.R.
Tallas L - XL - 6,01 €



Reloj 60º Aniversario
F.A.R.E.
7,81 €



Pin 1,80 € - c/u