



ICARO

BOLETÍN INFORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

Publicación trimestral

V/2003 MARZO

NUEVA EPOCA N° 74



SUMARIO

- 1 **PORTADA:**
Fiestas de la República. Abril 1933
 - 2 **EDITORIAL**
 - 3 **FERNANDO HERNÁNDEZ FRANCH**
In Memoriam
 - 4 **SE FUERON**
 - 5 **RECUPERANDO LA HISTORIA**
EL PO-2
 - 7 **CENTENARIO DE LA AVIACIÓN**
(1903-2003). S. Fiestas
 - 8 **VIVENCIAS DE LA 4ª ESCUADRILLA**
Gregorio Gutiérrez
 - 11 **SE INCORPORAN A A.D.A.R.**
 - 10 **¿ULTIMA AYUDA PARA LA AVIACIÓN DE LA REPÚBLICA?**
Carlos Lázaro
 - 12 **RETAZOS DE PSICOLOGÍA**
Celestino Díaz
 - 13 **LOS AVIA 51 EN EUROPA**
 - 14 **NIEBLA**
Joaquín Calvo Diago
 - 15 **45º ANIVERSARIO INTERNACIONAL DE PARIS «AIR SHOW - 2003»**
Simón Fiestas
- APORTACIONES VOLUNTARIAS**
- 16 **BAZAR DE A.D.A.R.**

Dirección: Eusebio Alonso y Carlos Lázaro
Consejo de redacción: Eusebio Alonso y Carlos Lázaro
Corrección: Angel Giménez y 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.

A.D.A.R. 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 73 Diciembre 2003
Sede social: San Bernardo, 119, 3º Int. 28015 Madrid
Tel./Fax: 91 593 91 68.

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 llore 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



Fernando Hernández Franch

In Memoriam

A primeras horas de la mañana del viernes 13 de diciembre de 2002, emprendió su último vuelo el coronel retirado del Ejército del Aire don Fernando Hernández Franch. Tenía 96 años, y con él desaparece uno de los referentes de toda una época de nuestra Aviación, anterior a la guerra civil e incluso a la República: la de las campañas de Marruecos, en las que intervino en su última fase como alférez.

Nació en Zaragoza el 20 de mayo de 1906, en el seno de una familia de arraigada tradición militar. Su padre, oficial de Ingenieros, fue durante un tiempo ayudante del Capitán General de Zaragoza, con cuya hija se casó y tuvieron ocho hijos. Su abuelo, general de Caballería, estuvo en Cuba y Filipinas, y su bisabuelo, Antonio Franch y Estalella, hijo de una acomodada familia de Igualada, fue el primer caudillo catalán durante la guerra de Independencia y héroe del Bruch.

Pasó su infancia en Cetina, y en Guadalajara estudió el bachillerato. Luego preparó su ingreso al Ejército en Madrid, pero su afición a los espectáculos de variedades aplazó repetidamente su objetivo. Finalmente, ingresó en la Academia de Caballería de Valladolid en 1923.

Por su brillantez en los estudios fue nombrado cabogalonista, pero un intento de arresto al hijo del dictador Primo de Rivera, también cadete, le puso al borde de la expulsión, costándole sus galones. Acabaría recuperándolos a base de buenas notas.

Su bautismo del aire lo recibió de la mano de Joaquín Collar, durante unas maniobras en las que participó con la Academia. Cuando sus pies tocaron de nuevo el suelo, ya había decidido que su futuro estaba en la aviación.

En 1926 fue promovido al empleo de alférez y destinado al Regimiento de Cazadores de Castillejos nº 18, en Zaragoza. Al año siguiente pasó al Regimiento de Cazadores de Alcántara nº 14. Estuvo destacado en Alcazarquivir, dando protección desde la posición de Rokba el Gozal a las carreteras de la zona y también haciendo sus pinitos como improvisado cocinero. Allí contrajo todo tipo de enfermedades, lo que le obligó a un período de convalecencia en el hospital militar de Larache que coincidió con la visita del Rey Alfonso XIII, llegando a mantener con él una breve conversación.

En enero de 1928 se incorporó a Cuatro vientos, donde realizó la primera fase del curso de observador, pasando posteriormente a Los Alcázares. Uno de sus compañeros de curso fue Ángel Salas, con quien hizo una gran amistad. En julio ascendió a teniente, y al terminar el curso Salas y él fueron destinados al Grupo 33, en Gamonal (Burgos), mandado por el comandante Gómez

Jordana, con aparatos D.H. 9. Su jefe de escuadrilla era el capitán Negrón.

Pero su ambición era ser piloto, y para ello era necesario prestar seis meses de servicio en África, así que lo solicitó y fue destinado en noviembre al aeródromo de Cabo Juby. En enero de 1929, una patrulla de tres Breguet XIV al mando del comandante Hidalgo de Cisneros toma tierra allí, e Hidalgo se hace cargo de la jefatura del aeródromo. Su reacción inmediata fue ofrecerse al nuevo jefe como observador, lo que fue aceptado. Comenzaba así una fraternal relación que sería decisiva en su vida.

Un mes después ambos marchan a Villa Cisneros. Allí los cometidos se centraron en reconocimientos de la zona y el levantamiento de un plano de la península de Río de Oro. A finales de mayo, Hidalgo fue destinado precipitadamente al Grupo nº 10 de la Escuadra de Marruecos, y Hernández Franch pidió destino a Burgos. Ambos hicieron el viaje en vuelo juntos hasta Sevilla.

Por fin llegó el ansiado curso de pilotos, donde vuelve a coincidir con Salas, y en el otoño de 1930 recibió su título más esperado. Tras ello, estrena el distintivo en el aeródromo de Virgen del Camino, mandado por el comandante Apolinar Sáenz de Buruaga. Se incorporó a la escuadrilla del capitán Cascón, con aviones R-III, más tarde sustituidos por Breguet XIX.

Como tantos otros aviadores, no se libró de tener accidentes. Uno que pudo costarle caro ocurrió en Salamanca, donde en un despegue, y al tratar de esquivar a un grupo de niños, colisionó con una barda, quedando el avión invertido y su cabeza a escasos centímetros del suelo. En Monforte de Lemos, un paisano le retó a que de una pasada le obligara a tirarse al suelo. Tanto se esmeró, que le alcanzó de refilón con un plano en la cabeza, resultando el civil con una herida que precisó un buen número de puntos de sutura.

Recibió la proclamación de la República desde el balcón del Ayuntamiento de Sahagún junto a José Montoya Nava, compañero de promoción y también de Caballería, invitados ambos por el alcalde de la localidad.

De León se trasladó a Madrid, donde tras un fugaz paso por los Servicios Técnicos de Vuelo, una vacante ocasionada por la marcha de Joaquín García Morato le dio la oportunidad de meterse en Experimentación, cuyo jefe era Senén Ordiales, compartiendo destino con Reixa, Martínez de Velasco, Gómez del Barco y Cipriano Rodríguez. En 1937, durante su permanencia en esta unidad, realizó en Los Alcázares el curso de hidros.

Natachas, que no llegó a ejercer, pues el día 6 de ese



mes fue enviado a Valencia para mandar la Región Aérea, relevando en el cargo a Antonio Molina.

Su ascenso a mayor tuvo lugar el 24 de agosto, permaneciendo en su destino hasta que, al trasladarse el Estado Mayor de las Fuerzas Aéreas a Barcelona, el 14 de abril de 1938 fue nombrado jefe de la 3ª Sección (Operaciones) de dicho E. M. El 15 de julio, una orden circular lo destinó a la 2ª Sección (Información).

Poco antes de la caída de Cataluña, el gobierno de la República ordenó el pase a Francia de un grupo de unos 25 aviadores prisioneros, españoles, italianos y alemanes, entre los que se encontraba Julio Salvador, para su canje por otros republicanos. Hidalgo de Cisneros encargó personalmente a nuestro protagonista la operación. Tras un azaroso periplo, los aviadores fueron entregados a las autoridades francesas, sin que por parte contraria se cumpliera lo acordado. Este episodio cerró su intervención en la contienda española.

Tras una corta estancia en Rusia regresó a Francia, donde tuvo conocimiento de que la Gestapo andaba tras de su pista, por lo que se decidió su traslado a Méjico, pero embarcando en Marsella, opción más segura que el vigilado puerto de El Havre. Cuando le preguntaron qué nombre quería para su nueva identidad, respondió que Fernando Llanes Caveró. Llanes por la bella localidad del Norte en cuyo aeródromo estuvo, y Caveró porque en ese momento se acordó del sonoro apellido de un antiguo coronel que tuvo en el Regimiento de Castillejos nº 18, en Torrero. Partió en compañía de su mujer, y el barco atravesó el canal de Suez, dejándoles en Colombo. Tras un sinfín de peripecias se trasladaron a Hong-Kong y posteriormente a Shangai. De allí pasaron a Hawai y luego finalmente a Méjico con paradas previas en San Francisco y Los Ángeles.

Se estableció en Cuernavaca, asociándose con un paisano que le ofreció trabajo y fundando ambos la ladrillera "Morelos" (Caveró y Suárez). Luego pasó a la construcción, de la mano de un antiguo cliente, Celso Álvarez, emigrado asturiano. Trabajó en el levantamiento de una fábrica de pan, interpretando planos para su jefe, que no sabía nada de cotas y escalas. Más tarde se ganó la vida vendiendo libros a domicilio y como encargado de una librería en Veracruz.

Sus antiguos conocimientos de fotografía aérea le sirvieron para montar un estudio fotográfico, llegando a ser pionero en el revelado de fotografías en color en el país azteca. Uno de sus clientes resultó ser un constructor, antiguo coronel y piloto del ejército mejicano, José Méndez Salazar, a quien todos conocían como el "Che Méndez". Le ofreció un trabajo mejor remunerado, así que lo vendió todo y se trasladó con él a Méjico D. F. Trabajó como administrador y encargado de la maquinaria en numerosas obras de ingeniería civil, destacando el gasoducto de Tampico a Monterrey. Posteriormente, también ejerció como administrador en otra constructora propiedad de un sobrino del general Miaja, donde trabajó casi 20 años.

María Ayala, su valiente y fiel compañera, apoyo imprescindible en tantos momentos difíciles, falleció en septiembre de 1969 tras una penosa enfermedad. La cuidó solícitamente durante su postración, y su ausencia causó un quebranto en su ánimo como hasta entonces no había conocido. Tras su muerte, viajó a Cuba y Alemania Oriental por motivos familiares.

En 1976 regresó a España. Sus padres y algún hermano ya habían muerto, pero retomó el contacto con el resto de su familia, nunca perdido del todo. También se encontró de nuevo con muchos antiguos compañeros de armas de ambos bandos. Fue un indicio de algo tan deseado y esperado como es la reconciliación de todos los españoles.

En 1978 comenzó a tramitarse el expediente para la recuperación de sus derechos. Las gestiones culminarían al cabo de cuatro años, cuando le fue reconocido el retiro como coronel. En 1979, estando en Jávea en la casa de un antiguo aviador y amigo, José María Romero, conoció a la mujer con la que habría de compartir el resto de sus días: Carmen Gallardo Amorós. Esta admirable dama es, en opinión de muchos, responsable en gran parte, si no totalmente, de que quien se convirtió en su marido haya alcanzado esa longevidad extraordinaria en tan magnífico estado.

En nombre de todos cuantos tuvimos la fortuna de poderle conocer y tratar en la recta final de su vida, gracias, Carmen.

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.

Andrés Llanos Cruz	(Madrid)	10-02
Fernando Llana Abad	(Madrid)	31-12-02
Rosa Esteller Llopis	Francia	10-7-02
(Vda. de Lorenzo Casanovas Puig)		
Gonzalo Sarasúa Gorrochategui	(Eibar)	6-1-03
Sebastián Carrion Nasanet	(Badalona)	
Adela, Vve de Pacheco	(Francia)	27-9-2000
Francisco Bastida Torres	(Valencia)	2001
Juan Ferrer Viñas	(Barcelona)	15-1-03



RECUPERANDO LA HISTORIA: EL PO-2

(Artículo cedido por la Asociación de Aviación Experimental)

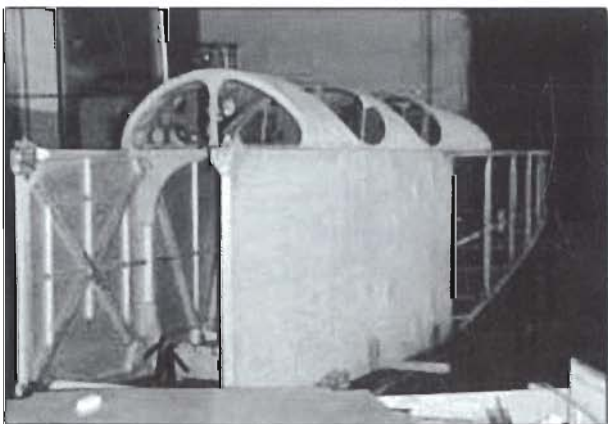
El Po-2 se construyó como un entrenador básico de madera y tela, efectuando el primer vuelo en 1928 como U-2.

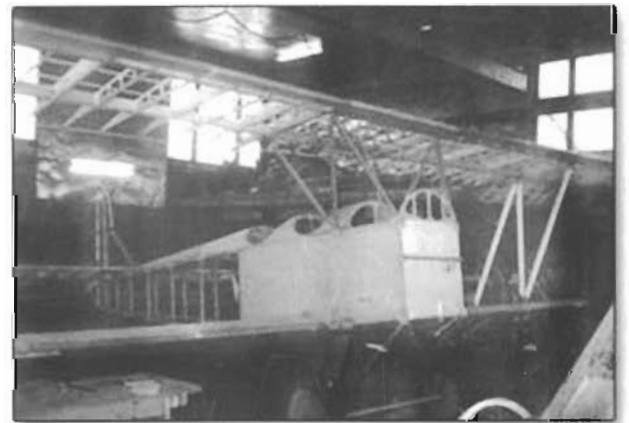
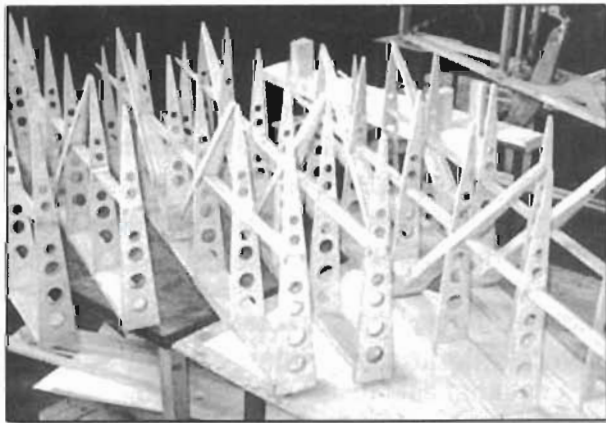
Volando primeramente en 1928 como el U-2, el Po-2 se construyó como un entrenador básico de madera y tela. Debido a su polivalencia y maniobrabilidad, asumió también muchos otros papeles. El Po-2 también se usó como un avión del ataque, bombardero nocturno, medevac, y avión de suministro. Su uso se extendió incluso pasada la 2ª Guerra Mundial y en la guerra coreana (Bedcheck Charlies).

Aunque era lento y le faltó armamento suficiente, el Po-2 era sumamente maniobrable y lo perdonaba todo. De hecho, su velocidad lenta era realmente una ventaja al ir contra los rápidos cazas alemanes, porque estos pasarían volando de largo antes de que ellos pudieran hacer el blanco él. El Po-2 también era invisible a los radares e impenetrable a los buscadores infrarrojos debido a ser un aparato pequeño. Incluso empleando la táctica de golpear y huir, mientras se deslizaba con el motor fuera, lo que le hizo uno de los luchadores invisibles más tempranos.

El despegue corto y la capacidad de aterrizaje del avión le permitieron operar casi en cualquier parte. También podía ser equipado con esquís o flotadores. Cuando se usó para transportar a los soldados heridos, la segunda cabina del piloto se reemplazó por un compartimento adjunto para sostener doctor y camilla. También podrían llevarse los heridos debajo de las alas dentro de las carcasas de protección.

Aunque había originalmente más de 40.000 construidos, actualmente, hay sólo cuatro Polikarpov Po-2 volando en el mundo. El avión de Fighter Factory conserva elementos originales y se ha tardado en reconstruir aproximadamente un año.







CENTENARIO DE LA AVIACIÓN (1903 – 2003)

Cuando los hermanos Orville y Wilbur WRIGHT, después de varias experiencias, llegan al campo de pruebas de Dayton (USA) con un nuevo planeador, aparato equipado con un motor de 4 cilindros en línea de 13 cv. Y 82 kg. de peso, el 17 de diciembre de 1903 y a las 10'30 horas realiza un histórico vuelo se materializa un sueño tan viejo como la humanidad, el hombre se ha adueñado de los aires y los hermanos Wright entran en la historia. El primer vuelo, con un aparato bautizado como FLYER I, pilotado por Orville ha durado 12 segundos y recorrido 36'5 m .

A mediodía Wilbur efectúa el cuarto y último vuelo que dura 59 seg. y recorre 260 m. Seguirán otras pruebas y experiencias y con el Flyer II, el 20 de septiembre de 1904, por primera vez una máquina voladora completa una trayectoria circular estableciendo un record al recorrer una distancia de 1.240 m .

A partir de estas fechas se inicia un desarrollo vertiginoso, a escala histórica, que en sólo 100 años nos ha llevado desde un experimento sin aparente utilidad, en su momento, hasta la situación actual en la que nos parece impensable una sociedad en la que no existiera la Aviación, todo a partir de un modesto taller artesano y la iniciativa y tesón de dos hombres que entraron en la historia de la humanidad por derecho propio... y la historia sigue.

Es nuestra intención seguir informando de los actos que se organicen por parte de instituciones y organismos oficiales para conmemorar tan importante evento

(Simón Fiestas Martí)

VIVENCIAS de la

4ª Escuadrilla DE «KATIUSKAS»

Desde el momento en que se inauguró la exposición "EXILIO", sentí un gran interés por visitarla, pero la afluencia de público era tal, que las colas que se formaban, eran de tal magnitud que había que emplear no menos de cinco o seis horas para entrar, por lo cual lo fui dejando para los últimos días.

Por fin un domingo, acompañado de mi familia, y después de más de cuatro horas de espera, pudimos entrar. Tenía gran interés en ir con mis hijos porque les podía aclarar muchas dudas sobre: siglas, textos y fotos de la época.

Lo primero que me llenó de satisfacción, fue ver la gran cantidad de gente joven que había entre los visitantes, y la atención e interés que mostraban ante el material expuesto. Cuando yo hacía alguna aclaración a mis hijos, algunos se aproximaban, hacían preguntas y hasta tomaban notas por escrito.

Casi tres horas empleamos en examinar detalladamente el abundante material expuesto, lo que hizo que acudiese a mi memoria las escenas reales, vividas en los últimos días de la retirada de Cataluña, y también en la zona centro-sur, hasta la entrega de los aviones en Barajas.

Fue entonces cuando tomé la decisión de escribir estas líneas sobre aquellos días tan dramáticos que han dejado un recuerdo imborrable en mi mente.



Gregorio Gutiérrez.
1938

Mi intención al escribir estas vivencias, no es otro que hacer una pequeña historia de lo que fue la 4ª escuadrilla de Katiuskas, pero poniendo especial énfasis en los dramáticos días de la retirada de Cataluña (finales del 1938 y principios de 1939).

Lo hago con conocimiento de causa, ya que, desde su creación, (marzo de 1938)

hasta el final (entrega de los aviones en Barajas, 29 de marzo de 1939) he permanecido en la misma, sin interrupción alguna. Únicamente Cecilio Rodríguez (en cuanto a pilotos) ha seguido la misma trayectoria. Eusebio Alonso, (observador) también. Durante todo este tiempo, actuamos en todos los frentes: Teruel, Segre, Extremadura, Levante y, por supuesto, en el Ebro, aparte de los bombardeos a la Flota, en diversas ocasiones.

Realizábamos servicios casi diariamente, muchas veces por la mañana y por la tarde. Todo esto sin haber disfrutado ningún periodo de permiso, vacaciones...etc., ni estancia en hospital (afortunadamente).

La 4ª se creó en Celrá (Gerona) a mediados del mes de marzo de 1938, siendo el jefe de la misma, Máximo Ricote. Los pilotos que figuran en la

GRUPO 24 - 4ª ESCUADRILLA -



BLAS

GUTI

INFANTA

CALVARONS

BOJÓ

2
RICO
Jefe Escu

fotografía, son los mismos que iniciamos "la andadura", con una sola excepción": Pavía se incorporó en el mes de Julio, sustituyendo a Angel Paricio Veledo.

No pretendo narrar la historia de la escuadrilla (sería largo y laborioso). Sólo quiero resaltar cómo fueron los últimos 100 días de su existencia, vividos por mí.

No puedo omitir el "descalabro" del 2 de septiembre de 1938, cuando nos derribaron una patrulla completa. Los tripulantes eran: Blas, Pazos y Aranda (piloto, observador y ametrallador). Otra tripulación era: Pavía, Cerezo y Nogueira

«LOS ÚLTIMOS 100 DÍAS DE SU EXISTENCIA» (cómo fueron)

y la otra: Monzonis, Rueda y Alcoriza. Este hecho es muy conocido en la historiografía sobre la Aviación republicana, por lo que no haré ningún comentario.

Las bajas de los pilotos, Blas, Pavía y Monzonis, fueron cubiertas por: Moliner, Ibañez y Sugrañes, procedentes de la 3ª promoción de la Escuela de Pilotos de Kirovabad, Como consecuencia de este "desastre" fue destituido Ricote, y Jaime Mata asumió el mando de la escuadrilla.

La actuación de Mata, como jefe, hay que calificarla de muy buena, siendo bien aceptada por todo el personal.

El jefe de la escuadrilla, es el verdadero protagonista del éxito de una operación, ya que poco podemos hacer los demás ante un error del mismo (como ocurrió en el caso de Ricote).

La artillería antiaérea, utilizada de forma masiva, resultó ser

He aquí el relato que hace Luis Sirvent Cerrillo (piloto de Mosca que en muchas ocasiones nos ha dado protección).

"... Veo a los katiuskas atravesando la humareda de las granadas y enfilando el objetivo, dejando caer las bombas oportunamente y con precisión, viéndose los regueros de las explosiones.

Cuando estaban soltando su carga, uno de los Kat es alcanzado y se incendia.

Los otros ocho aparatos viran en redondo hacia el regreso y bajan en picado a gran velocidad hacia su base, a no menos de 500 km/h. El indomable temple de los tripulantes de estos bimotores, que entran al objetivo a través de la cortina de fuego que se les opone, despierta admiración cada vez que los acompaño".

Para salir indemne de tal situación, lo único que se necesita es tener "baraka" (suerte).

En el reparto que la "Diosa Fortuna" hizo de tal "ingrediente", debo reconocer que fui muy afortunado. Recibí tal cantidad que creo que aun me queda. (aunque yo no recuerdo haber hecho ningún mérito para ello).

Aún no comprendo como, siendo la situación tan adversa, seguíamos manteniendo una moral tan elevada. Eran los pocos años y la ilusión de estar realizando un "sueño de juventud", como era el volar, y el riesgo que suponía el enfrentarse a un enemigo infinitamente superior, en número y experiencia.

LOS LLANOS (Albacete) - Agosto 1938



NANÍAS RICONDO CECILIO MONZONIS

Jefe Grupo

MATA

PAVÍA

ALBITE

escuadrilla

un verdadero "azote" para nuestros aviones, ya que nos ocasionaban frecuentes bajas.

En la ofensiva final, sobre Cataluña, fue donde nos enfrentamos a la mayor actividad antiaérea imaginable. El espacio aéreo que teníamos que atravesar, era una verdadera cortina de humo y fuego, que hasta llegaba a impedir la visibilidad.

Para penetrar en ese espacio, hay que tener los... "nervios bien templados". Los demás debíamos mantener la formación (un poco mas abierta) y aguantar el "chaparrón".



Pujol, Guti y Goytia
(tripulación, marzo de 1938)

Lo más triste de todo era que, además de ese poderoso enemigo, también teníamos otro dentro de casa. Había que revisar los paracaídas, cuando realizábamos algún servicio, pues estaban, casi todos "sabo-teados". ¡eso sí que era un crimen!

El servicio de espionaje les tenía informado de TODO. Cuando realizábamos alguna salida, sabían de antemano la fecha, hora, altura, la escuadrilla que lo realizaba y, hasta el nombre del jefe. Todo lo sabían. Creo que, hasta lo que habíamos desayunado ese día.

Cuando fue derribado Ballester, en el interrogatorio que le hicieron los alemanes se lo confirmaron. (Todo esto lo explica él en el libro de Lacalle "Mitos y verdades" pág. 460).

Pese a todo, seguíamos con la moral alta, pero ya intuíamos que se estaba acercando un final nada halagüeño.

A mediados de diciembre, realizamos un servicio de bombardeo a la Flota que se encontraba en la bahía de Pollensa (Mallorca). Una vez realizado el bombardeo, en lugar de regresar a Celrá (Gerona), lo hicimos al Prat de Llobregat, (Barcelona) para volver a cargar los aviones con bombas de 500 kilos y repetir el ataque.

En el intervalo de tiempo de la operación de carga de los aviones, me entraron ganas de "hacer de vientre". El equipo de vuelo que yo llevaba entonces era de tipo "mono", con una gruesa capa interior de lana de borrego. O sea, que tuve que quitármelo para realizar mi necesidad. Lo hice al pie de un olivo, junto al avión. Hacía un frío intenso, con un alto grado de humedad. La consecuencia de esto fue que, al día siguiente, tuve que quedarme en la cama con 40° de fiebre, que me duró casi una semana. Este es el motivo de que yo no participase en el bombardeo de la Legión Cóndor, en La Cenia, que fue el día 16, ni en otros que se hicieron posteriormente.

Cuando me desapareció la fiebre, aun sin recuperarme del todo, le dije a Mata: Puedes ponerme para el próximo servicio, ya me encuentro mejor.

Al día siguiente, muy temprano, estábamos las tripulaciones preparadas para recibir los datos de la operación que se iba a realizar.

Unos minutos después, llegó Mendiola y al ver que yo estaba incluido le dijo a Mata: "Guti que no vaya en este servicio. Se va a realizar a mucha altura y

como está convaleciente es casi seguro que pueda marearse".

Mata completó su patrulla con: Ibañez (punto derecho) y Bojó (punto izquierdo).

Este servicio merece una especial atención. Era la tercera vez que se repetía. El primer día no se pudo hacer por mala visibilidad, la segunda vez no recuerdo (esto ocurrió mientras yo estaba enfermo). Dada la insistencia de "quién ordenaba este servicio", nos hizo pensar (acertadamente) que se trataba de una "trampa".

Ibañez iba con Pujol (observador) y Goytia (ametrallador). Se daba la circunstancia de que Goytia era la primera (y única) vez que volaba con otro piloto

que no fuera yo. Siempre había formado parte de mi tripulación. Tenía una gran experiencia, y seguramente por eso, lo incluyó Mata en este servicio.

No hace muchos días que me entrevisté con Ibañez, y precisamente estuvimos recordando aquellos momentos.

Respecto a este servicio, voy a relatar, según sus palabras, como sucedió.

Cuando iban en el coche, hacia el aeródromo de Celrá, para ocupar los aviones, Bojó le

dijo a Ibañez: voy a pedirte un favor. Si a ti te da igual, quisiera volar yo de punto derecho, pues se me dá mejor, ya que casi siempre suelo ir en esa posición. Ibañez le contesta que no le importa y que cuando lleguen al campo se lo consultarán a Mata para que dé su conformidad. Este les contesta que si ellos están de acuerdo, por su parte no hay ningún inconveniente.

Despegaron y, mientras se dirigían al objetivo, iban ganando mucha altura (más de 7.000 m). el ametrallador (Goytia), efectúa unos disparos para probar la ametralladora y así evitar la congelación del aceite. Poco después se establece la siguiente comunicación por el interfono: Ametrallador a piloto. Llevo la ametralladora encasquillada. ¡ qué hacemos!, la contestación fue: ¡Pues yo no me vuelvo!. Si sale caza "desmontas la ametralladora y se la tiras".

Cuando se acercaron al objetivo se confirmaron los malos presagios. Una nutrida barrera de antiaéreos les estallaron en los "morros".

Bojó recibió un impacto directo que desintegró el avión (precisamente fue él quien eligió volar en esa



Tomelloso, septiembre de 1938.

De izq. a derecha: Gutiérrez, Moliner, Bojó, Alonso, Gil Gerola e Ibañez.
Agachados: Aresté, Cecilio Rodríguez y Gascón.

posición. Fue su sentencia de muerte). Acto seguido se descolgaron los "messers" (que ya estaban a la altura precisa para el ataque). Ibañez se vio con uno en la cola lanzándole ráfagas, y actuó de la única manera que podía defenderse. No estarse quieto ni un segundo: abajo, derecha, arriba, izquierda, etc.,.

¡Parece increíble!. Ninguna de las seis u ocho ráfagas le alcanzaron. Entró en picado moviendo la palanca y los pedales en todas las direcciones, como si el avión estuviera fuera de control, hasta una altitud de unos dos mil metros. Mientras tanto, el observador (Pujol) se lanzó en paracaídas. (Se estrelló contra el suelo, no lo pudo abrir por estar "saboteado").

Como el bombardeo no se había realizado, las bombas aún estaban en el avión.

Ibañez ya se había internado bastante en nuestro territorio y pensó que, milagrosamente, estaba resuelta la situación; pero no fue así.

De pronto, una ráfaga de ametralladora impactó en el cuadro de mandos, a la vez que inutilizaba el motor derecho, dejando tras sí una gran estela de humo. (Es posible que fuera el mismo atacante, que había adoptado otra estrategia, al ver que el ametrallador no efectuó ni un solo disparo).

Ibañez trataba de llegar al aeródromo del Prat de Llobregat, volando con un solo motor, a pesar de la carga de las bombas. Cuando ya estaba cerca trató de sacar el tren de aterrizaje, pero el sistema no funcionaba. Estaba averiado.

En la cabina del ametrallador había un mecanismo para sacar el tren manualmente. ¡Piloto a ametrallador, saca el tren de aterrizaje!. Contestación: ¡No puedo! ¡ Estoy herido¡.

Ibañez tomó tierra de "panza" en un lateral del campo, donde había unos obreros trabajando. Estos mismos obreros ayudaron a sacar de la cabina a Goytia. Estaba herido en la pierna derecha y perdía mucha sangre.

Más de 15 minutos tardó en llegar una ambulancia. Cuando llegaron, Ibañez les recibió con la pistola en la mano y les dijo :¡ No os mato aquí mismo porque tenéis que salvar a este hombre que se está desangrando!.¡ No sé si habréis llegado a tiempo!. A Goytia le llevaron al hospital, pero le tuvieron que amputar la pierna por encima de la rodilla.

Ibañez fue trasladado en un coche a Gerona, resi-



Fernando Goytia,
1938

dencia de la 4ª escuadrilla.

Pocos días después, las tropas franquistas ocupaban Barcelona y Goytia pasó a ser prisionero de guerra, sufriendo sus consecuencias.

Yo le volví a ver el verano de 1941. Lo que él me relató, sobre aquel servicio coincide con lo aquí expuesto.

En otro servicio posterior, similar a todos los anteriores, fue derribado Sugrañes.

De antemano, se habían efectuado cambios en el personal, de las dos escuadrillas que había. (Incluyendo nuevos pilotos, procedentes de la 3ª promoción de la Escuela de Kirovabad). Supongo que, estas reformas, se hicieron ante la posibilidad de recibir los nuevos Katiuskas que estaban en la frontera francesa. Todo esto fue inútil. Era demasiado tarde. Mata dejó la 4ª escuadrilla, que pasó a manos de Cecilio Rodríguez. (Cuando se hizo el bombardeo a la Legión Cóndor, 16 de diciembre, Ballester lo hizo ya incorporado a la 2ª. Volaba con el jefe de la misma, Francisco Gómez, que murió en este servicio. Esto lo explica Mata en el libro "Mitos y verdades" de Andrés García Lacalle, pág. 451).

Este personal que "no tenía aviones" tuvo que pasar a Francia por tierra. Es el caso de Mata, Medina y otros más. Para ellos, la guerra ya había terminado.

La situación se iba haciendo, cada día, poco menos que insostenible. Llegó el momento, que tuvimos que abandonar el aeródromo de Celrá, y nos trasladamos al de Figueras.

Ya se estaba produciendo la huída masiva de combatientes y población civil hacia Francia.

Cecilio recibió la orden de trasladar su escuadrilla a la zona Centro-Sur, San Clemente (Cuenca).

Se decidió hacerlo al día siguiente, de noche, poco antes del amanecer, pero el campo estaba recién bombardeado. Fue necesario buscar un "pasillo", y tomar una referencia, para poder despegar.

El despegue lo efectuaremos en el próximo número, poniendo rumbo a San Clemente.

(continuará...)

Gregorio Gutiérrez García (Guty)

Próximo capítulo: "DE FIGUERAS A BARAJAS"

SE INCORPORAN A ADAR:

**Juan Morales Vallejo
Rafael Ballester Medina**

RETAZOS DE PSICOLOGÍA

Listillos y cleptómanos. Por Celestino Díaz

Desde nuestro parvulario, nos vemos rodeados de listillos, pícaros que saben aprovecharse de la amistad de los compañeros, otros granujillas con egoísmo exagerado, en este caso con malicia infantil pues no tenía mas de cuatro años, pero ya era amigo de lo ajeno.

Después en la pubertad, en los estudios medios, comprobamos que los listillos se aproximan a los más preparados con la intención de que les ayuden a resolver los problemas y demás dudas de las diferentes asignaturas. La bondad de unos y la picardía de los otros, arroja, casi siempre, resultados curiosos en los exámenes, al aparecer cateados los que más saben, y reciben buenas notas y sus correspondientes aprobados, los listillos que valiéndose del apoyo del amigo y con un poco de suerte salen airosos de la prueba.

En la actividad profesional, igualmente, aparece algún listillo, aunque sea de manera aislada, de esos que más vociferan y defiende con el máximo entusiasmo no exento de una vehemencia sin límites, alguna reclamación o hasta la huelga, pero como decía el finado Fernández, personaje de "el Zorro", el listillo tenía su enfermedad crónica y recurrente que le permitía conseguir la baja médica cuando le convenía. Y así en este caso podía actuar como huelguista cuando, en realidad, era un esquirolo camuflado, al estar protegido por el certificado médico por enfermedad y de esta manera evitaba la sanción de la empresa y quedaba como el mejor ante los compañeros de trabajo.

Entre los listillos los hay que actúan como descuidados, por cuanto siempre que tienen ocasión, sustraen todo lo que pueden siempre que no sean vistos. Y cuando estos comportamientos son efectuados por personas bien situadas, se les denomina cleptómanos. Trastorno bien estudiado por psicólogos y psiquiatras. Muchos recordaréis aquella película que se desarrolla en una fiesta de alta sociedad, con un buen número de invitados distinguidos y de noble alcurnia, cuando finalizada el güateque los anfitriones notan la falta de un objeto de gran valor. Enseguida denuncian lo sucedido, y las investigaciones policiales, como siempre, desconfían, en primer lugar, de la gente modesta, o sea, la servidumbre y empleados de los organizadores de la fiesta. Nadie podía suponer que el delincuente estuviera entre los

invitados, y mucho menos que fuera uno de los más adinerados, pero el interfecto actuando, en esta ocasión, con un mínimo de sentido común decidió devolver lo robado al percatarse del daño que estaba haciendo a aquella modesta gente, no obstante, antes quiso consultarlo con un especialista, y este médico después de averiguar sus fobias y manías le entregó el tratamiento. Entonces, en este caso el enfermo le pidió la cuenta, contestándole la señorita de la entregara el saluda; pero antes me tiene que devolver el reloj que ha pasado de mi muñeca a la suya de manera magistral. De este relato se deduce que hay individuos que además de millonarios son vulgares delincuentes de guante blanco, y a estos indeseables en lugar de tratarles como vulgares ladrones se les califica de enfermos con un atenuante valioso que les evita, en muchas ocasiones, ir a la cárcel.

Además de estas consideraciones respecto a la complejidad de los comportamientos humanos, nos permite confirmar que ADAR fue y sigue siendo, un grupo de personas solidarias y de una entrañable amistad, aunque haciendo honor a la verdad, en alguna ocasión, determinado afiliado se haya comportado como un listillo más, como aquel asociado que se negó a cumplir con el compromiso adquirido con nuestro asesor jurídico, alegando que no debía nada a ADAR ni al abogado, por cuanto su profesionalidad obedecía a sus relaciones con el rey de España, lo que motivo su expulsión. Y con el pasar de los años y de forma más o menos excepcional aparecen esos asociados que prefieren que se les dé de baja por no pagar la cuota establecida, o sea, pasar por moroso antes de abonar una insignificancia comparado con lo recibido.

C. Díaz

En esta oficina, se ha recibido una carta en la cual nos solicitan información sobre un compañero Aviadador republicano que se llamaba Eduardo Tornil Estraña, que nació en Papiol (Barcelona), según información familiar, vino a España con los aviadores rusos, y fue abatido en Tablada.

Si algún compañero le conoció o tiene información, dirigirse a su sobrina:

Inmaculada Rosell Tornil, C/ Industria, 51, 1º A,
08025 BARCELONA, Teléf.: 932075728



LOS AVIA 51 EN ESPAÑA

Aeródromo de Reus, día nueve de enero de 1939; son las 7^h 45 de la mañana y la dura jornada tan solo acaba de empezar. A la cabecera de la pista un desgarrado y panzudo trimotor inicia la carrera de despegue para enlazar y transportar personal entre los aeródromos catalanes. Es un veterano; en mas de una ocasión, por no decir muchas, ha hecho el salto de la pulga hasta Manises. En su alto fuselaje verde luce la matrícula TA-003. Es uno de los misteriosos AVIA 51.

Si preguntáramos al público qué es un Avia, casi todos dirían que es un camión redondito, de poco tonelaje y que cuando más destaca es en las subidas por la inmensa nube negra que por su escape sale de forma invariable. ¡Y nos quedaríamos tan anchos!

Pero seguro que alguien exclamaría: ¿no existía una firma de aviones que se llamaba AVIA? Incluso alguien se atrevería a decir que algún Avia hizo armas en la guerra civil. Estaría en lo cierto. Más de uno

El AVIA 51 es otro de los modelos de aparato del que siempre se ha dudado de su participación. Primero se dijo que su envío, que constaba de tres unidades, se había perdido en el mar. Luego se habló de una sola unidad y se la envió a la Campaña del Norte, lugar a donde automáticamente se desterraba a todos aquellos aparatos de los cuales no se sabía nada de su actuación en la guerra. Un día de tantos, el conocido historiador Juan Arráez, publicó una fotografía posiblemente de origen italiano, (pues existe una serie sobre este aparato) en la que se veía un Avia 51 desmontado en el aeródromo de Sabadell. Su matrícula en el fuselaje,

TA-003. Automáticamente para muchos otros investigadores, en el mar solo se habían perdido dos, puesto que uno estaba localizado. Como es posible que llegue solo uno y se le numere el tres?

Las explicaciones eran simples. «Hombre ya sabes, en la Republica el descontrol..., claro se solía poner la numeración que a uno le daba la gana». Los tópicos de siempre, que nada tienen que ver

con la realidad.

Hace unos veinte años, era yo un chiquillo, regresaba a mi domicilio en compañía de Joan Felip Pascual, ametrallador del Grupo 72, desgraciadamente hoy ya fallecido. Como de costumbre le atiborraba de preguntas maliciosas... «*recuerda usted tal o recuerda usted lo otro*». Mi insistencia tuvo su recompensa. El bueno de Felip por fin dijo algo que calmó mi ávida sed de rarezas. Recordaba tres trimotores Avia en Sabadell. Los tres juntos a mediados de 1938 y que todos ellos volaban a Manises, como su Potez.

Aquello me asombró, le creí y muchas veces lo comenté con gente que estaba «*mucho mas puesta que yo*» que inmediatamente lo desmentía. Decían que Felip se equivocaba, eso era imposible. «*Chocheaba.*»

Otro de los tópicos es decir que un veterano de la guerra que entonces contaría con escasos 65 años no tenía ni idea, o chocheaba. Total porque alguien que tenía un poco mas de mi edad y que había visto la guerra en las películas, afirmaba en un libro cierto dato, y ese dato era palabra de Dios. Si a los 60 uno chochea, y no es capaz de acordarse del compañero amigo del alma que murió, y cómo murió, es que ciertamente se chochea. Pero lo cierto es que hoy que tenéis veinte mas, aun recordáis datos precisos y valiosos con claridad. ¡Me imagino a aquellos que me dijeron eso, subiendo a un autobús y descubriendo horrorizados que el conductor tiene 62! ¿Y si se olvida de lo que es un disco rojo?

(Continuaré)



NIEBLA

Al conocer la trágica noticia, procedente de Mallorca, del accidente sufrido por una avioneta civil, con el resultado de tres muertos, debido, al parecer, a las malas condiciones atmosféricas, ha venido a mi memoria un vuelo de dos escuadrillas de Chatos, ocurrido en el transcurso de la Guerra Civil española, en el cual intervine como protagonista.

Eran los primeros días de Enero de 1939, en plena Batalla de Cataluña, cuando el E.M. de la República creyó conveniente emprender una contraofensiva en Extremadura y, para ello, destinó dos escuadrillas de Chatos: la 2ª bajo el mando del teniente, Francisco Viñals – a la que yo pertenecía- y la 3ª, a las órdenes del Teniente, Alvaro Muñoz.

En ese tiempo, todas las escuadrillas pertenecientes a la Escuadra nº 11, de caza, estaban ocupados en la Batalla de Cataluña: la 2ª, de Chatos, actuaba desde el Plá de Sabadell, y la 3ª, desde Monjos.

El día 5 de Enero, estas dos escuadrillas recibieron la orden de trasladarse al frente de Extremadura. En este mismo día, después de la comida, partieron con dirección Sur; la 2ª, para pernoctar en Requena y la 3ª, en la Señera, ambas en Valencia.

La primera hora de la mañana siguiente, es decir, el 6 de Enero, cumpliendo las órdenes recibidas, las dos escuadrillas reunidas emprendieron la ruta hacia su nuevo destino: la 2ª, a la Garganta, al S.O. de Puertollano y la 3ª a Conquista, pueblo muy cercano a Villanueva de Córdoba.

El vuelo se desarrollaba con toda normalidad, como fue planeado, por los 24 aviones, todo de maravilla hasta llegar al río Cabriel, que debíamos superar para llegar a La Mancha. Aquí nos sorprendió una masa de niebla muy densa (el enemigo más terrible que por entonces tenía la aviación). De pronto, la formación se transformó en un enorme caos; todo se fue al garete, nadie sabía dónde ni cómo estaba. La situación era muy crítica. Al perder de vista la línea del horizonte se pierde el sentido del vuelo: no sabes si subes o bajas, lo dicho, un caos absoluto. Yo, jamás he pasado por momentos tan apurados como aquellos, ni en los combates más duros en los que intervine durante el transcurso de toda la campaña.

Tuve la suerte, insisto, la suerte, cuando pude sobrevolar la compacta nube. Desde allí, pude ver cómo, uno a uno, mis compañeros iban surgiendo del infierno que representaba verse atrapados en la espesa niebla. Emergían de aquel mar de algodón de la manera más inverosímil que se pueda imaginar; algunos hasta en vuelo invertido. Salimos casi todos, aunque hubo que lamentar la pérdida de tres aparatos por cada escuadrilla, resultando dos pilotos muertos, uno por escuadrilla. La segunda, perdió al Sargento,

Agustín Maestro Romerales, que pocas fechas antes había causado alta en la misma, relevando al Teniente José Mora Fauria, que se encontraba enfermo y quedó en Cataluña. Al tomar tierra, recibió un golpe el teniente, Juan Llorens Bonet, resultando lesionado, pero su avión pudo recuperarse, así como otros, que también necesitó de reparación y se reintegró a la escuadrilla unos días después. En la tercera escuadrilla, hubo que lamentar la muerte del teniente, Hernández Tamarit, y dos aparatos accidentados y, posteriormente, recuperados.

En consecuencia, por culpa de la niebla, de un vuelo que debía ser grato, resultó más peligroso y de consecuencias más dramáticas que un combate aéreo contra el enemigo. Cuando ya nos juntamos en grupo, asumí la obligación de buscar un campo donde poder tomar tierra para organizarnos de nuevo. Vi un campo grande y llano y allí tomé tierra, arrastrando tras de mí a todos los que nos habíamos librado de la aventura. Aterrizaron todos sin novedad, el tiempo se aclaró y, poco después, llegó el Alcalde y autoridades locales de Casas Ibáñez, donde había un aeródromo que había sido utilizado por los Natachas durante la campaña de Teruel y Levante, pero que no habíamos visto ninguno de los que íbamos a tomar tierra.

El Alcalde se dirigió a mí diciendo: “¡Vaya faena que me ha hecho, por tomar tierra aquí!”. Era día de Reyes, tendría que darnos de comer y no sé cómo se las arreglaría, pero el caso es que pudimos comer todos. Después del yantar y por intermedio de las Fuerzas Aéreas que, con las puestas en marcha, acudieron desde Albacete, reemprendimos la marcha. La segunda escuadrilla, a la Garganta y la tercera, a Conquista y, desde ese momento, quedamos en disposición de llevar a cabo todos los servicios que nos encomendaron, durante el tiempo que duraron las operaciones, hasta casi completar el mes de Febrero. Durante estas operaciones, se realizaron infinidad de servicios. Nuestra escuadrilla tuvo algunos encuentros con los Fiats de españoles y en uno de ellos fue derribado por una patrulla nuestra el laureado Capitán, Vázquez Sagastizábar. Por nuestra parte, no perdimos ningún avión en combate, ni tampoco la tercera, a pesar de los muchos servicios realizados de protección de Natachas y ametrallamiento a tierra. Las bajas que tuvimos que lamentar fueron, la pérdida de dos aviones en accidentes, con la muerte del teniente, Benigno Fernández Montes, que, al despegar para un servicio, un punto de su patrulla le alcanzó, cayendo y muriendo en el acto y la del Sargento Quintanilla, que regresando de un servicio, en la toma de tierra, capotó, incendiándose el avión pero salvan-



do la vida el piloto aunque con quemaduras. El campo de la Garganta era muy pequeño, situado en un claro de un bosque de eucaliptos muy altos que provocó los dos citados accidentes. La tercera escuadrilla, en este periodo de tiempo, no tuvo ninguna baja, solamente un herido en un combate con un Fiats, de un balazo en un codo.

Para nosotros, la NIEBLA fue más enemigo que los Fiats. En estas operaciones de Extremadura no vimos a los Messersmith.

(Joaquín Calvo Diago)

45º Aniversario Internacional de París Air Show - 2003

El salón internacional aerospacial de Le bourget, que es el más antiguo del mundo y que goza de un prestigio universal, desde su primera edición en 1909, ha mantenido su liderazgo sobre los demás salones del ramo. Podrá visitarse del 15 al 23 de junio de 2003, de 9,30 a 18,00 horas para profesionales y para el público en general, durante los días 15, 21 y 22 de junio en el mismo horario anterior.

En su calidad de prestigioso escaparate de las más avanzadas tecnologías de nuestro tiempo el PARIS AIR SHOW, será el acontecimiento del año par ala industria aerospacial de todo el mundo, con asistencia de fabricantes y subcontratistas de las más diversas especialidades aeroespaciales de aviación militar, aviación comercial, lanzaderas, satélites, equipamientos, etc.

A los que nos agrada seguir de cerca estos acontecimientos mundiales, si la salud acompaña pensamos asistir e informar a nuestros asociados a través del boletín ICARO.

Simón fiestas Martí
Antonio Vilella Vallés

APORTACIONES VOLUNTARIAS AL BOLETÍN «ICARO»

AYUDAS A ICARO AÑO 2002

172	Barcelona	A. Tejerina Lahuerta	60,10
173	Alicante	Fco. Rubio de la Torre	12,00
174	Alicante	R Bonmati Andreu	12,00
175	Alicante	V. Tomás Almendro	6,00
176	Almansa	T. Tomás Almandro	6,00
177	Alcorcon	C. Casado Escobar	12,00
178	Madrid	M. Gallardo de la Torre	6,00
179	Madrid	T. García de Francisco	10,00
180	Madrid	Elisa Gallego (vda. de Castañeda)	6,00
181	Madrid	Anónimo	20,00
182	Madrid	Alejo Lozano Picazo	10,00
183	Elche	Mª Teresa Lledo Tomás	18,00
184	Madrid	Juan J. Aparicio Cascón	30,00
185	Tomelloso	Columbiano Ruiz Daimiel	10,00

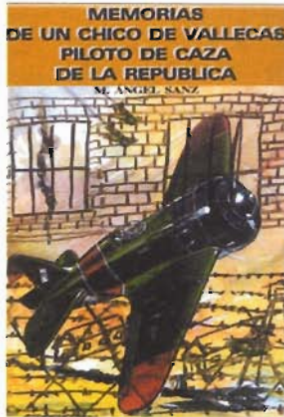
* * *

AYUDAS A ICARO AÑO 2003

1	Tarrasa	S. Fiestas Martí	50,00
2	Barcelona	G. Sánchez Sala	12,00
3	H.de Llobregat	A. Sánchez Martínez	10,00
4	Madrid	Eugenia Krichewski	50,00
5	Madrid	Fco Alvaro Horcajada	10,00
6	Madrid	Samira Salah	20,00
7	Guadalajara	J. De la Fuente Guijarro	12,00
8	Madrid	A. Montes Delgado	12,00
9	Eibar	A. Ortiz de Zárate	60,00
10	Madrid	V. Montejano Moreno	30,00
11	Madrid	A. Llopis (Vda. de Jiménez)	20,00
12	Madrid	F. Cobeña del Olmo	10,00
13	Francia	Denise Bardon (Vda. de J.Maiques)	10,00
14	A. De Henares	M. Ccuena Barahona	60,00
15	Madrid	A. Sánchez Sánchez	10,00
16	Madrid	G. Jiménez Fernández	12,00
17	Francia	P. Megino Lloreda	20,00
18	Madrid	J. Veguillas Larios	24,06
19	Vinaroz	J. Tena Escrig	12,00
20	Madrid	S. Martínez París	12,00
21	Barcelona	J. Viladomat Font	40,00
22	Albacete	A. Bañon Rubio	40,00
23	Madrid	J. Márquez Muñoz	15,00
24	Francia	S. Pomés Centelles	60,00
25	Torreveja	I. Velázquez Aparicio	12,02
26	Francia	Lucía, Vve de V. Del Río	10,00
27	Francia	Angel Luesma Astícola	10,00
28	Madrid	José Ibáñez Criado	15,00
29	Eibar	Juanita Unzueta	40,00
30	Madrid	Lucio del Río Villarroel	30,00
31	Valencia	Claudio González García	30,00



CATÁLOGO DE PRODUCTOS



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

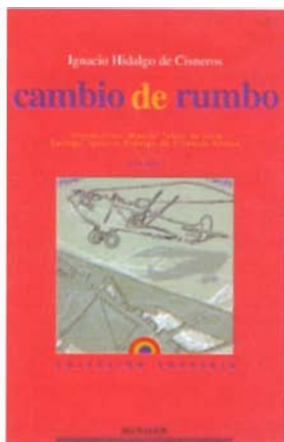


Un Aviator de la República
Juan Sayós Estevill.
Reedición del clásico por Craftair
24 €



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

Magazine 2000
Delegación
Catalana-Norte-Balear.
6 €



Cambio de rumbo.
Ignacio Hidalgo de Cisneros
24 €



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



Reloj 60º Aniversario
F.A.R.E.
8 €



Pin 2 € - c/u



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