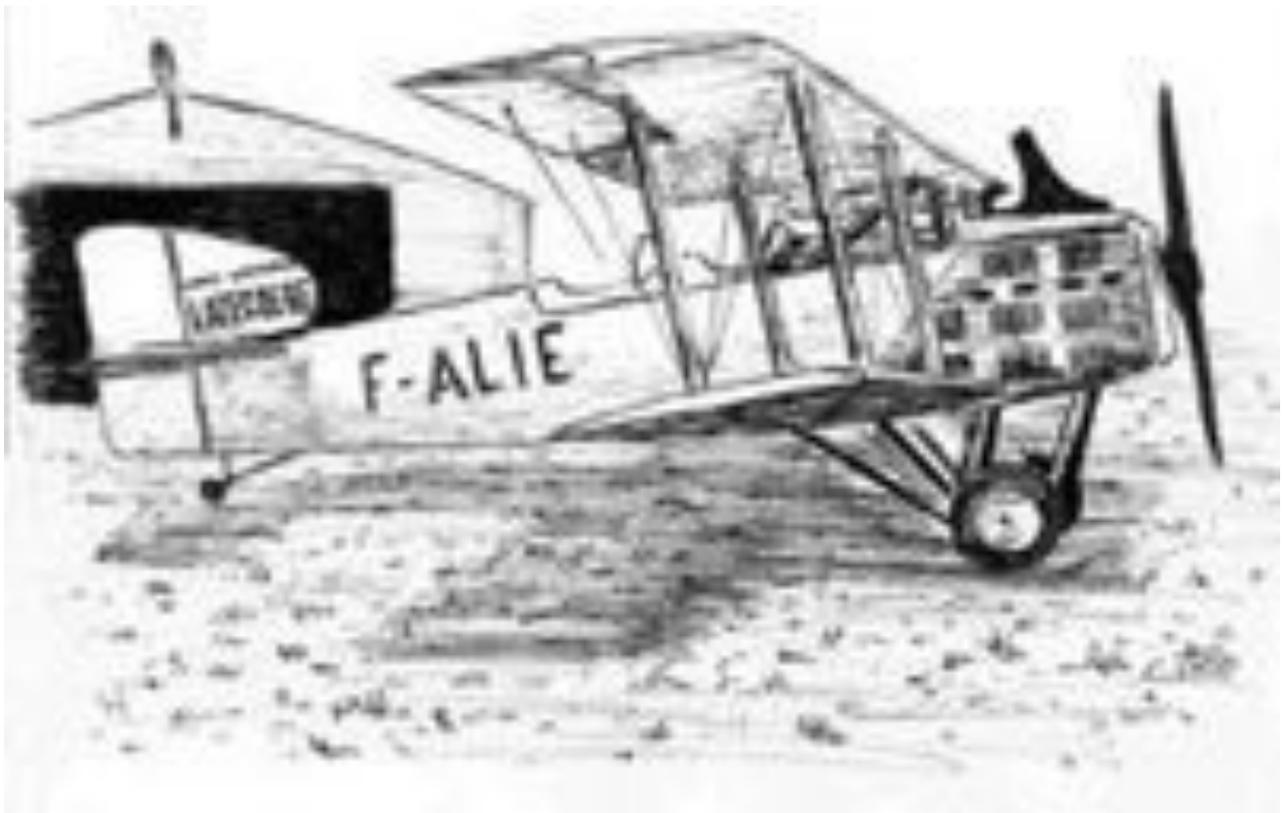


rompedizo

Boletín Cultural de la Asociación de Amigos del
Museo de Aeropuertos y Transporte Aéreo

Número 0. Diciembre 2005



PRESENTACIÓN

SOÑAR

Pocas y pequeñas son las características que nos separan a los humanos del resto de los animales vivos, pero sin lugar a dudas, una de ellas es nuestra capacidad de soñar.

Al mismo tiempo, nada nos une ni nos iguala más a todos los hombres, como esta compleja y enigmática capacidad del sueño.

Hace más de una década, tuvimos el sueño de construir en nuestra ciudad un museo dedicado a la aeronáutica, y el único material con el que contábamos era nuestra ilusión.

Poco a poco añadimos a esta ilusión el trabajo callado de unos pocos. Un trabajo no siempre grato, de interminables y agotadoras tardes de sábados y domingos, luego convertidos en martes. La incomprensión y desconfianza de cuantos no creían en nuestro proyecto puso lastre y piedras en nuestro camino. La adversidad también hizo de las suyas y nos golpeó en varias ocasiones.

En los momentos difíciles añadimos grandes dosis de templanza, paciencia y sobretodo perseverancia.

Así, con el esfuerzo de muchos, hemos podido hacer realidad el sueño de todos, el Museo Nacional de Aeropuertos y Transporte Aéreo. Pero el reto no ha hecho sino comenzar.

Desde la Asociación de Amigos del Museo tenemos mucho que hacer, con un único objetivo: recuperar, mantener y divulgar nuestro acervo cultural aeronáutico.

Estoy convencido que dentro de otros diez años miraremos las dificultades que ahora tenemos que afrontar como viejas anécdotas. Ese será el mejor símbolo de nuestra evolución y desarrollo.

Cuando otros conciudadanos visitan nuestro museo y se admiran de su existencia; cuando los niños se quedan embobados ante esa pieza que les hace soñar; cuando algunos ancianos se emocionan al ver sus antiguas herramientas de trabajo;... cuando todo esto pasa, nuestro trabajo cobra su mejor recompensa.

Por ello, en nuestra asociación nadie sobra, y todos hacen falta. Cada uno con su peculiar visión del mundo, y cada uno con su particular forma de compartirla con los demás.

Todos unidos, sintiéndonos parte de este hermoso sueño.

Luis Utrilla Navarro

Presidente de la Asociación

¿QUÉ VA A SER ROMPEDIZO?

La designación de Rompedizo será familiar para los aficionados a la historia aeronáutica o a las efemérides malagueñas. Es el nombre de aquel cortijo cercano a la barriada de Churriana, donde el 9 de marzo de 1919 aterrizó el avión Salmson A2 con Lemaître a los mandos. El piloto optó por no aterrizar en el lugar previamente seleccionado, cercano al Hogar de la Misericordia. El avión llevaba como pasajero a Pierre Latécoère. Este empresario francés buscaba puntos de escala para su línea aérea Toulouse-Casablanca. Junto con Barcelona y Alicante, Málaga fue el tercer lugar elegido. Este fue el nacimiento del Aeropuerto de Málaga.

El boletín Rompedizo nace como una consecuencia de los fines y actividades de la Asociación de Amigos del Museo de Aeropuertos y del Transporte Aéreo en el área de la difusión de la cultura aeronáutica y como vehículo de comunicación entre socios y simpatizantes.



La revista presenta una serie de secciones fijas. Perfiles estará dedicado al estudio de un personaje; pilotos, constructores, investigadores o técnicos que escribieron páginas gloriosas de la aeronáutica. Las máquinas tendrán su apartado, motores y aviones que significaron saltos cualitativos o bien demostraron una eficacia superior a la esperada.



Aprenderemos sobre el control y el tráfico aéreo. En cualquier momento del día, miles de aeronaves están en vuelo ¿de qué forma se controla ese enjambre de aparatos en un espacio donde no hay fronteras entre la tierra y el azul infinito del cielo?

Las lecciones e historias que hemos oído a nuestros compañeros Pepe y Santiago, son dignas de estas páginas. El saber y la experiencia de estos grandes profesionales nos introducirán en los métodos de navegación y de ellos aprenderemos los procedimientos desde que una tripulación recoge un plan de vuelo



hasta que abandona el avión en el aeropuerto de destino.

Para conocer los entresijos del aeropuerto, nada mejor que hacerlo de la mano de sus protagonistas. Esta sección estará escrita por ellos mismos; controladores, asistencia técnica, mantenimiento, señaleros, ingenieros, cetreros y un largo etcétera de profesionales que nos explicarán en que consiste su trabajo y cual es su función en el complejo mundo de un aeropuerto.

Otra sección estará titulada "España en cabeza". Para muchos, es difícil pensar que un país como España pueda estar en todo lo alto en un campo tan tecnológico e innovador como la aeronáutica. Pues bien, España ha sido y es vanguardia en muchas facetas de esta actividad, aunque, como ocurre en muchas ocasiones en nuestro país, tales hechos, han sido ignorados u olvidados, y casi siempre desconocidos. Los artículos aquí incluidos, pretenden ser un homenaje a todos aquellos españoles que destacaron y destacan por su ilusión, preparación técnica y voluntad para vencer las dificultades, y que en algún momento de la historia, dejaron el nombre de España en lo más alto, causando la admiración de la comunidad internacional.

Con el nombre de aeroaventura, relataremos gestas de pioneros, exploradores o aviadores a quienes la ruta o los imprevistos del vuelo hicieron que su viaje se convirtiese en una epopeya. Dejaremos a un lado los grandes raids por todos conocidos y desempolvaremos las historias que no tuvieron la repercusión social de los anteriores, pero que constituyen proezas de igual reconocimiento.

En este primer año, como Asociación legítimamente constituida, aparece el boletín cultural. Nuestro objetivo es que aparezcan dos números durante el año 2006 y fijar una cadencia trimestral a partir del año 2007.

Por último, Rompedizo será un noticiario del Museo y de la Asociación para todos los amigos que no tienen la ocasión de frecuentar nuestra sede. El boletín pretende tenerlos informados de las novedades y actividades que se realicen.



LA ASOCIACIÓN DE AMIGOS DEL MUSEO

Desde que el museo abrió sus puertas, el efecto que causó en alguno de los visitantes iba mucho más allá de un recorrido minucioso. Para aquellos entusiastas, un centro de cultura aeronáutica tenía que ser algo más que una exposición y¡había tanto por hacer!



Las inquietudes de aquellos primeros “aerotrastornados” había que encauzarlas, sobre la mesa estaban las ganas de trabajar. Las primeras actividades consistieron en, una vez localizados por teléfono a los voluntarios, realizar traslados y recepciones importantes. Pero el flujo de objetos era continuo, y las necesidades de “manos especializadas” para limpiar, restaurar o mantener la cada vez más grande colección, llevó a instituir la tarde de los martes como día del colaborador.

El Museo se estaba convirtiendo en un marco cultural cuyo listón iba subiendo poco a poco. Los trabajos que afrontábamos iban creciendo en complejidad, los debates, opiniones y experiencias cada vez tenían mayor nivel y, tal vez lo más importante, surgía una amistad sincera y divertida. Por que..... ¡mira que es difícil encontrar a alguien capaz de seguir tu rollo aeronáutico!, pues allí todos, cualquier compañero era una enciclopedia de la que había mucho que aprender.

La tarea de los martes iba tomando forma y orden, y la aportación de los voluntarios comenzaba a ser el alma del Museo.

Empezó a surgir la idea de dar carácter oficial a los voluntarios, es decir crear una asociación a la sombra del Museo. El día 4 de mayo de 2004, se reunían algunos de los voluntarios y daban forma a lo que queríamos que fuese la empresa. El objetivo era la creación de una asociación que ofreciese un respaldo sólido a los voluntarios que habían ido colaborando en los últimos años y a los que se fueran incorporando, aludiendo a las diversas ventajas que supone tenerla constituida, como otorgar personalidad jurídica a los colaboradores del Museo, buscar vías de financiación, relaciones como asociación con otras similares, apoyo técnico al Museo, organización de actividades.

Allí se marcaron las líneas generales de los fines que iba a tener la asociación y que iban siendo recogidas en el borrador de estatutos. Estos son algunos de esos puntos:

- Difusión de la cultura aeronáutica
- Salvaguarda del patrimonio aeronáutico
- Tratamiento y conservación de documentación.



Para lograrlo desarrollaríamos estas actividades:

- Creación de la biblioteca-archivo
- Impulso del aula didáctica de Ciencias
- Mantenimiento del taller de restauración
- Fomento de estudio e investigación
- Creación de un boletín cultural
- Apariciones en medios de comunicación
- Organizar foros y conferencias
- Relación con otros centros e instituciones con fines semejantes



El domicilio social queda radicado en el propio Museo y el ámbito de actividad es nacional. Así mismo quedó constituida la primera Junta Directiva, integrada por los siguientes miembros:

Presidente: D. Luis Utrilla Navarro

Vicepresidente: D. Julio Salvador Ávila

Tesorero: D. Carlos Pardo González de Quevedo

Secretario: D. Joaquín de Carranza París

Vocales: D. José Parejo Linares
D. Antonio Gómez-Guillamón Manrique
D. Ignacio Gil Becerro
D. José Manuel Castillo Rodríguez
D. Carlos Castillo Rodríguez
D. David Torrealba Palacios

Quedaban otros asuntos por determinar como el logotipo que nos identificara, la cuota, las condiciones de los patrocinadores y otras cosas de menor importancia.



El día 19 de octubre de 2004, son enviadas al Registro Nacional de Asociaciones las copias requeridas del proyecto de estatutos y empezaba la espera burocrática. No fue muy desesperante, el día 27 de enero de 2005 quedaba legítimamente constituida la ASOCIACIÓN DE AMIGOS DEL MUSEO NACIONAL DE AEROPUERTOS Y TRANSPORTE AÉREO como una organización de naturaleza asociativa y sin ánimo de lucro, al amparo de lo dispuesto en el artículo 22 de la Constitución Española y la Ley Orgánica 1/2002, reguladora del Derecho de Asociación.

El día 8 de octubre celebrábamos la primera asamblea general. El Presidente nos habló de los proyectos más inmediatos y el rumbo que toma el Museo y la Asociación. La ampliación del Aeropuerto de Málaga y las correspondientes reubicaciones de las instalaciones también afectarán al Museo. Junto con las nuevas piezas que esperamos y con las importantes donaciones que estamos recibiendo en el centro de documentación, afianzan el futuro de nuestro Museo como un importante centro cultural para el público general.



AVIACIÓN, MÁS DE UN SIGLO DE HISTORIA

Es el 17 de diciembre en Kitty Haw, Carolina del Norte. Un grupo de personas arrastra hacia los arenales de la playa un extraño cacharro construido con madera, tela y cuerda. Es colocado sobre un rudimentario carril que ha de facilitar el despegue, los dos constructores comentan las condiciones meteorológicas de aquella mañana. Finalmente Orville Wright, tendido sobre una de las alas, toma los mandos. El motor arranca, se suelta el cable de amarre y el aparato avanza, después.... sustentación. Es un vuelo corto en tiempo y distancia pero al mismo tiempo el mas grande de la historia.



El resultado de estos dos mecánicos de Dayton no es consecuencia del azar, la clave de su éxito es el valor y la determinación, la observación, el estudio, intuición, fe en el éxito. Sin ayuda oficial o privada, dedicando tiempo en el proyecto después de su jornada laboral, concluyeron en aquel primer aeroplano y en el motor que lo propulsaba. Hicieron realidad el sueño de Ícaro.

Orville y Wilbur no podían imaginar la trascendencia de su invento. El avión iba a ser protagonista indiscutible de la historia de la humanidad a partir de ese momento. Tampoco sospecharían que sería la maquina que tendría la evolución tecnológica más radical en tan corto periodo de tiempo, pero esa sería la realidad

Como toda innovación, la opinión está dividida. Muchos son escépticos y no ven nada positivo en dominar un medio que no es propio del hombre, solo hay riesgo e inversiones inútiles. Otros en cambio ven en el aeroplano unas aplicaciones que ni las mentes más imaginativas son capaces de poner límite y los comienzos transcurren en esta indecisión, ¿qué aplicación se le puede dar a aquellos aparatos de aspecto tan frágil? Los primeros tiempos pasaron entre modestos desafíos y festivales que no eran más





que espectáculos circenses. Pero pronto llegó la guerra, y el avión a ella. Al principio solo fue un elemento de observación, después se le armó y se convirtió en una espectacular máquina de combate, y los aviadores robaron el protagonismo a las otras armas. Son los caballeros del cielo, Von Richtofen, Roland Garros, Guynemeyer, Udet, Barraca, Fonck o Bishop son los héroes de la contienda y el gran público ensalza a sus ases.

Al concluir la Primera Guerra mundial nadie discute la importancia del poder aéreo, el aeroplano es ahora una máquina técnicamente muy evolucionada y se va a poner a prueba



durante los años veinte y treinta. Es el tiempo de las grandes gestas, es el volar más rápido y más lejos, los records se suceden con rapidez. El avión llega a todos los puntos del planeta y surca todas las rutas posibles. Nacen las compañías aéreas y el transporte de personas y mercancías comienzan a ser habitual.

La guerra llega otra vez, los beligerantes saben la importancia que para la victoria tiene el dominar el cielo y para ello las fabricas de aviones alcanzan cifras de producción inimaginables formando colosales fuerzas aéreas. Los tiempos de los caballeros del cielo han dejado paso a una lucha sin cuartel, el poder de destrucción de los bombarderos parece no tener límites, del cielo caerá muerte en una magnitud nunca antes conocida y ciudades enteras son reducidas a escombros.

La guerra ocasiona de nuevo otro salto cualitativo y tras su conclusión se abren nuevos retos. Llega la era del reactor, la aviación comercial se masifica, los aeropuertos son infraestructuras de progreso, con el radar, llega también el

rompedizo



control aéreo y la seguridad impone normas a todos. Aparecen nuevos campos en la aeronáutica como el helicóptero, la astronáutica, las armas guiadas y desarrollan gran auge la aviación privada y deportiva.

La aviación toma dimensiones de ficción, aeronaves que transportan cientos de pasajeros, velocidades que sobrepasan la del sonido, distancias intercontinentales y alturas estratosféricas. El avión se convierte en

transporte popular y desbanca a los medios tradicionales.

¿Habrían imaginado los Wright la evolución de su invento en solo cien años? ¿Cuál es el futuro de la aviación? Pon alas a tu fantasía, el tiempo demostrará que son cortas.



AEROPLAZA: UN MUSEO AERONÁUTICO REDONDO



Resulta significativo descubrir las muchas facetas que puede ofrecer al visitante un Museo que trate de Aviación. Para ver todo lo relacionado con esta materia, normalmente tiene que ver salas de varios Museos esparcidos por la ciudad.

Todos incluyen cierta relación, pero desde su perspectiva y según la parcela que les corresponda: distinto será un Museo de la Aviación, a otro del Ejército, al de Ciencias, el del Diseño, el Museo de la Publicidad, el Museo de la ciudad o las piezas que expongan las colecciones de compañías aéreas. Sorprende comprobar también cómo cada Museo, partiendo de un material parecido, logra transmitir al visitante diferentes estados de ánimo.

Gran parte de los Museos de la aviación provocan admiración tanto por el número de aviones de la colección como por su brillante estado de conservación. Se nota en ellos el esfuerzo que han hecho sus promotores por reflejar, aparte de las descripciones concretas de cada modelo, su relación con la historia de cada país o de la aviación internacional.

Sirvan dos ejemplos de los dos principales enfoques de un Museo de Aviación: militar y civil. El de las Fuerzas Aéreas (RAF) de Londres resalta el orgullo de un país ante los aviadores que lograron salvarles de una invasión. En el Aviodrome de Ámsterdam, la ensoñación de viajar, el turismo de lujo de otras épocas, o a las hazañas de pilotos aventureros.

Agrada ver en los de Ciencias una referencia al ingeniero aeronáutico sobresaliente, o una explicación didáctica de los principios elementales de la aviación, lo que apenas existe cuando se trata de relacionarlo con el diseño de un aeropuerto funcional: si acaso algún plano





aislado y maqueta de aeropuertos. Esto último pertenece más a los Museos de cada ciudad, que reflejan además lo que ha supuesto esa nueva infraestructura aeroportuaria para su evolución económica y sociológica. Finalmente, para saber algo más de cómo vivió el ciudadano de a pie de aquella época, ya fuera mediante la propaganda militar o la publicidad de compañías aéreas a los turistas, tiene uno que desplazarse a un museo del Diseño, de la Publicidad, o a la colección específica de alguna compañía aérea.

No sale en esto nuestro Museo Amigo tan mal parado si se compara con esos otros grandiosos Museos, con decenas de historia de respaldo. Alegra saber que desde un principio este Museo tiene ese planteamiento integrado, y una clara identidad de agrupar en un solo Museo todo ese mundo aeronáutico y aeroportuario que en otras ciudades, sirvan Madrid o Londres como ejemplo, se encuentra disperso entre los Museos de Aviación, del





Ejercito, de Ciencias, de Diseño o Publicidad, y de la Ciudad. Y que además tiene el valor añadido de incluir un edificio histórico como primera pieza de exposición. Aunque aun joven, nuestra aeroplaza refleja, aunque sea aun en

pequeñas dosis, un abanico que une todo ese mundo aeronáutico y aeroportuario.



Es cierto que descarta por principios la vertiente militar, aunque esto se complementa con la base aérea vecina que tenemos enfrente. De hecho su sala de Farmacia Aeronáutica ya admite visitantes y ya se ha estrenado la visita combinada entre los dos Museos con la realizada este octubre con motivo del Congreso de Medicina Aeronáutica. Ojalá que su histórica Torre de control de años 20 se conserve y sirva también como testigo de la evolución de la aviación militar en Málaga.



AÑO NUEVO EN EL AEROPLAZA

Con las 12 uvas de cada año se tienen instantes para recapacitar y otros para planear el año próximo. Ya que este boletín va a salir a la luz cerca del nuevo año para repasar lo que ha sido este año para el aeroplaza.

Enero trajo la esperada institución de los Amigos como asociación registrada. La asociación consolidada ayudó sin duda a sobrellevar unidos cualquiera de los reveses del año y estuvo atenta a cualquier buena noticia para convertirla en celebración.



No fueron esas las únicas celebraciones, ya que el montaje y pulido de la Wassmer también nos dio satisfacciones cuando al fin acabó en mayo. Apenas se estaban terminando los retoques de pintura, el Aeropuerto cumplió la costumbre de traernos al menos un avión al año, que vino en forma de Super Aero 45 para ser vecino del DC3. El grupo de restauración pasó en bloque de uno a otro avión y ofreció durante este verano una de las mejores muestras de trabajo organizado con una media de siete personas por semana.

Había entrado el año con demoras en la paciente restauración del DC3, por eso hasta se brindó con bebidas espumosas bajo su motor izquierdo cuando al fin llegó allá por abril. Coincidió con el acondicionamiento de los jardines de su alrededor y con el cerramiento del exterior. Al redactar estas líneas, un aljibe, pozo y tumbas romanas que estaban enterradas bajo los terrenos de ampliación del aeropuerto nos acompañarán para explicar que había 'al otro lado del río' antes de que a nuestros antepasados les sobrevolaran algo más que los pájaros.





En las fiestas también fuimos anfitriones a lo grande por dos ocasiones. Una con la organización del Mega Encuentro Nacional de los Iberian Spotters de julio, en la que se produjo ese gran efecto contagioso en el que todos arrimaron el hombro. Otra fue con la visita guiada al lado aire de unos 50 miembros del Club Radiocontrol de Málaga, cuya compañía también disfrutamos. A muchos de ellos era la primera vez que Aena les abría la puerta grande, por lo que los Amigos contribuimos a que entusiastas de la aviación salieran hablando bien del Aeropuerto de Málaga a los cuatro vientos, lo que hasta se ha reflejado en el número 1 de la revista de tirada nacional 'Aviación Comercial', recién publicada.



También los Amigos del Museo veteranos se van haciendo anfitriones de cada nuevo socio que entra, lo que se demostró en la asamblea anual de octubre a la que asistieron más de 40 Amigos y simpatizantes, y que fue también barbacoa de bienvenida de recién incorporados. En otras visitas ilustres, la de Julián Oller este verano y la de Javier Yebenes de este diciembre, o la de una de las principales familias relacionadas con la aviación malagueña como la del aviador Joaquín García Morato, los Amigos contribuyeron en hacerle el recibimiento que merecían con todos los honores.

Los avances realizados durante el año también respondieron a las quejas más frecuentes de los visitantes. Si nos dijeron que el Museo siempre estaba cerrado, ampliamos el horario a los domingos y abrimos en todas las fiestas salvo Jueves y Viernes Santo y Navidad. Si nos dijeron que éramos poco conocidos, publicamos una flamante página web, que ha tenido desde junio una media de 300 visitas al mes de unos 20 países distintos. Un tríptico nuevo, que incluye las nuevas salas, nuestros horarios al día y cómo encontrarnos. Y la publicación en distintos medios de comunicación de prensa escrita y televisiones locales.

rompedizo

A las quejas de asarse en verano y de congelarse en invierno, con cuatro meses de obra, que fueron un duro parón, pero nadie le tendrá ya miedo a los rigores del verano con esas potentes maquinas de aire acondicionado. Y un sistema de alarmas anti-cacos y anti-incendios hará que las piezas del Museo, cada día más valiosas ganarán en seguridad.

Como avances reseñables en los letreros y carteles, se colocaron los letreros nuevos en todo el Museo, especialmente en la Terminal histórica, en la sala de motores, y en la sala de los uniformes, a lo que ayudaron los socios eruditos y documentados. Se avanzó notablemente en el proyecto Torrecilla, con el diseño de dos de los tres paneles que explicarán los conceptos de navegación aérea en nuestra Torre de Control.

En cuanto a las donaciones de nuestros benefactores, Amigos y visitantes, destaca el legado del piloto acróbata Rudy de Lavergne, las nuevas maquetas de ampliación del aeropuerto de Málaga, la estación meteorológica de Madrid, valiosas colecciones de revistas de aviación, y los uniformes completos de tripulaciones.



Rudy de Lavergné con uniforme de piloto





Todo llega. Y nuestro lema de 'poco a poco' le va pegando cada vez menos a un Museo que a veces da pasos de gigante. Si un reloj imaginario da las campanadas de bienvenida al 2006 en la Torrecilla del Museo, la ensoñación por un año nuevo cargado de buenas noticias responderá todas las preguntas pendientes: ¿Llegará un nuevo avión ese año? ¿Se recuperará la terminal de aviación para uso histórico? ¿Habrá un flamante suelo nuevo en el edificio de nuestro taller? ¿Avanzarán los trámites para conseguir nuestro hangar?

¿Haremos el año próximo esa prevista escapada de fin de semana con un mixto Museo Cuatro Vientos-FIO?

El año próximo nos dará, como cada año, incluso alegrías que no esperábamos. Y ese esperado futuro venturoso nos lo concederá un Museo consolidado, ese que ya existe en la imaginación de sus cada día más numerosos impulsores.





Avda. García Morato, s/n Málaga.
Tel.952048176
agpmuseo@aena.es
www.aeroplaza.org
Fecha de solicitud: _____
Número de socio: _____

La asociación de Amigos de la Aeroplaza se constituye para la salvaguarda del patrimonio aeronáutico. Este objetivo se centra en el mantenimiento y difusión del Museo Nacional de Aeropuertos y Transporte Aéreo, ubicado en Málaga.

La asociación fue inscrita el 27 de enero de 2005 en el registro nacional de asociaciones con el número 584.287.

Los derechos de los asociados son el libre acceso a las instalaciones del Museo, envío de publicaciones editadas por Aena y de los boletines, acceso y préstamo del fondo fotográfico digital, e invitación periódica guiada a áreas internas del Aeropuerto.

Los asociados abonarán una cuota general de 30 euros, o una cuota infantil para menores de 18 años de 5 euros anuales. Los datos de ingreso son UNICAJA 2103-0272-63-0030003363.

SOLICITUD DE ADMISIÓN:

N.I.F.: _____ FECHA DE NACIMIENTO: _____
APELLIDOS: _____
NOMBRE: _____
DIRECCIÓN: _____
TELÉFONO/S: _____
CORREO ELECTRÓNICO: _____

DOMICILIACIÓN BANCARIA:

Sr. Director del Banco o Caja:

Le ruego que sirva hacer efectivos con cargo a la cuenta indicada en esa entidad bancaria, los recibos que le presente al cobro la Asociación de Amigos del Museo Nacional de Aeropuertos y Transporte Aéreo, hasta nuevo aviso.

Sucursal en C/ _____ Código postal: _____ Población: _____
Código cuenta: _____

Entidad	Sucursal	DC	Nºcuenta
Cuota ordinaria	30 euros		Cuota junior 5 euros

DATOS DEL TITULAR DE LA CUENTA

D./Dña.: _____ N.I.F.: _____
Domicilio: _____ Código postal: _____
Población: _____ Teléfono: _____

Málaga, a _____ de _____ de 200 ____

CUADRO HONORÍFICO DE SOCIOS FUNDADORES

Carlos Castillo Rodríguez
José Manuel Castillo Rodríguez
Joaquín de Carranza París
Francisco Cuevas Arroyo
Juan Espárraga Gutiérrez
Ignacio Gil Becerro
Antonio Gómez Guillamón Manrique
José Carlos Hernández Muñoz
Oscar Jaén Palacios
Francisco José Jurado Ariza
Antonio David López Cordero
Jorge Martín Vela
Adolfo Ortega Gaspar
Barri Núñez Sánchez
Carlos Pardo González de Quevedo
José Parejo Linares
Julio Emilio Salvador Ávila
David Torrealba Palacios
Luis Utrilla Navarro
Francisco Jurado Polaina
Carlos Manuel Hernández Sánchez
José Antonio Velasco Redondo