

ALAS GLORIOSAS



BOLETÍN INFORMATIVO 12

ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA A.D.A.R

ALAS GLORIOSAS



BOLETÍN INFORMATIVO DE LA
ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

A.D.A.R.

Paseo de la Circunvalación, 1
Apartado de Correos 2995
BARCELONA-3

Número 12

Noviembre - Diciembre 1980

Consejo de Dirección y Redacción:

Gerardo Gil Sánchez
Simón Fiestas Martí
José Jové Alujas
Demetrio Soret Falgas

Agradecemos las colaboraciones de:

José Cirujeda Esteve
Patrocinio Romero Vallhonrat
Rodolfo Robles César
Luis Negra Escuder

sumario

EDITORIAL

Página

Un mensaje a García 3

INFORMACIONES VARIAS

IX Comida de Confraternidad	
V Asamblea Nacional	4
Necrológicas	4
“Alas Plegadas”	5
La nueva Junta Directiva Nacional	6
Secretaría Informa	7
Desde Rusia con amor	8
¡Anota fechas en tu agenda!	9
Sección Jurídica	10-11
Resplandece la Unidad	12

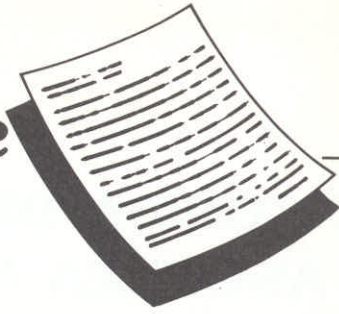
ESPACIO CULTURAL

Biblioteca	13
Vivir viejo, permanecer joven	14-15
Las Compañías Aéreas Españolas	16
De Sócrates	17
Filatelia	17

TEMAS HISTÓRICOS, ANÉCDOTAS

La Batalla del Ebro	18
El vuelo de Lindbergh	19
Biografías: Churchill	20-21
“El dimoni Roig”	22
Novato sincero	25-26
La exploración de la estratosfera y sus aplicaciones militares	27

un mensaje a García



En la época de estudiante quedó grabado en mi memoria una estimulante narración, que ciertamente deberíamos imitar, y que más o menos se desarrolla como sigue:

“Cuando se declaró la guerra entre España y los Estados Unidos por el asunto de Cuba, figura un nombre que destacó y fue el llamado Rowan. Entonces, que no existían medios de comunicación como actualmente, era muy necesario ponerse en contacto con el jefe de los insurrectos García. Encontrábase García, allí, en la Manigua de Cuba, sin que nadie supiera su paradero. Era imposible toda comunicación con él, por telégrafo o correo. El Presidente tenía que contar con su cooperación, sin pérdida de tiempo. ¿Qué hacer?

Alguien dijo al Presidente: — Hay un hombre llamado Rowan que puede encontrar a García, si es que se le puede encontrar. —

Se trajo a Rowan y se le entregó una carta del Presidente para que a su vez se la entregara a García, allá en la Manigua de Cuba.

De cómo fue que este hombre, Rowan, tomó la carta, la selló, se la amarró en el pecho dentro de un hule, hizo un viaje de cuatro días y desembarcó de noche en las costas de Cuba, en un bote sin cubierta; de cómo fue que se internó en las montañas, y en tres semanas salió al otro lado de la isla, habiendo atravesado a pie un país hostil, y entregado la carta a García, son cosas que no vienen a cuento. Pero, sí que es importante que Mac-Kinley, Presidente de los Estados Unidos, puso en manos de Rowan una carta para que éste se la entregara a García.

Rowan tomó la carta y no preguntó: ¿Dónde está García?

¡Aleluya! He aquí un hombre cuya figura simbólica debería ser moldeado en bronce y puesta su estatua en todos los jardines del país. No es la enseñanza de libros lo que las personas necesitan, ni la instrucción de las más diferentes disciplinas, sino el sentido de la responsabilidad, la iniciativa, que sean fieles a sus cargos, para que actúen con diligencia, para que con la mayor sencillez y naturalidad sigan “llevando un mensaje a García”.

Si queremos levantar el país, si queremos maternos firmes en ADAR, nos hacen falta muchos Rowan que colaboren con nosotros. La Junta no es suficiente si no cuenta con la colaboración de todos. Hagamos el propósito de llevar el mensaje a García, sin preguntar, cómo, a dónde y de qué manera. ADAR te necesita. ¡Ayúdanos!

IX COMIDA DE CONFRATERNIDAD V ASAMBLEA NACIONAL DE ADAR

La próxima Asamblea y Comida de Confraternidad, se celebrará en Valencia, los días 16 y 17 de mayo, próximo.

La Delegación Levante, organizadora de estos actos, ya está trabajando en su organización, y próximamente recibirás la correspondiente invitación.

Como siempre debemos acudir a esta cita, ya que aparte de tener la oportunidad y satisfacción de saludarnos personalmente, esperamos que en estos próximos meses se despeje el camino que conduce a nuestros derechos y reivindicaciones.

NECROLÓGICAS

Informamos la triste noticia del fallecimiento de nuestros amigos y compañeros:

**JOSÉ ARGELÉS PUIG
TOMÁS ESTEBAN CAÑAS
MIGUEL FÍGULS BOSCH
FRANCISCO JAMBRINA VILLAMOR
ISIDORO ORTEGA CASTRO
FRANCISCO PARENS MIÑANO
OBDULIO SEGURA MATEO
JUAN SORIA PILES**

Para todos ellos, nuestro emocionado recuerdo y para sus familiares nuestro más sentido pésame. Descansen en paz.

ALAS PLEGADAS

LIGA DE ANTIGUOS AVIADORES
DE LA
REPUBLICA ESPAÑOLA

Paris, le 29 de Diciembre de 1.980

ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPUBLICA
Paseo de Circunvalación, 1
Apartado de Correos 2.995
B A R C E L O N A 3

Queridos amigos y compañeros:

En nombre de la Asociación hermana, "Alas Plegadas", me es muy grato rendir un merecido homenaje, a los compañeros de la saliente Directiva Nacional.

Todos, desde el puesto más modesto, hasta el más brillante de Presidente, os habeis entregado, cuerpo y alma, a vuestras tareas. Cada uno en su cometido, habeis sacrificado centenares de horas, robadas a vuestro reposo y a vuestra vida familiar.

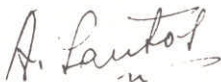
Vuestras espaldas han estado pesadamente cargadas por la responsabilidad, los muchos problemas inherentes a vuestra función y, además, por los sinsabores de la incompresión de algunos.

Mucho habeis trabajado, pero nuestra nave A.D.A.R., en sus funciones esenciales, la habeis dirigido de una forma positiva. Como ejemplo, solo citaré uno: A.D.A.R. empezó desconocida, no hace tanto tiempo, y hoy, además de ser ejemplo para las otras Armas, es una autoridad dentro, y aún más allá, del campo democrático español.

No tenemos las medallas que os mereceis, pero deseamos que consideréis, como recompensa, la satisfacción de haber cubierto bien el objetivo, junto con nuestro profundo agradecimiento y admiración.

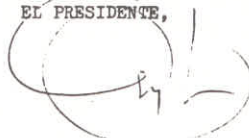
Un abrazo fraternal para todos vosotros de "Alas Plegadas".

EL SECRETARIO



Firmado: Arcadio Santos

EL PRESIDENTE,



Firmado: Angel Sanz



ASOCIACION DE AVIADORES DE LA REPUBLICA

P.º DE LA CIRCUNVALACION, 1
APARTADO DE CORREOS 2995
TELEFS. 310 63 13 y 310 48 76

Barcelona-3. 9 de Enero de 1981.-

EXTRACTO del acta de la reunión de la Junta Directiva de la Asociación de Aviadores de la República, celebrada el día de la fecha, en su local social.

" Por acuerdo de la Junta Directiva Nacional Ampliada, en su reunión celebrada el día 29 de Noviembre de 1980 en Barcelona, fué elegida la nueva Junta Directiva para un nuevo período de TRES años, cuyos componentes tomaron posesión de sus cargos en este día, quedando constituida como sigue:

Presidente.....	JAIIME MATA ROMEU.....	Piloto
Vice-Presidente..	GERARDO GIL SANCHEZ.....	Piloto
Secretario.....	JOSE GIL GUEROLA.....	Observador
Vice-Secretario..	DEMTERIO SORET FALGAS....	Armero
Tesorero.....	FERNANDO ANDREU AGUILAR..	Mecánico
Contador.....	FRANCISCO CABRE ROFES....	Piloto
Vocal.....	ANTONIO VILELLA VALLES...	Mecánico
Vocal.....	JOSE JOVE ALUJAS.....	Mecánico
Vocal.....	SIMON FIESTAS MARTI.....	Piloto
Vocal.....	JOSE-Mª GARRIDO HERRERA..	Mecánico
Vocal.....	JUAN LOPEZ PETRA.....	Mecánico

Firman la presente acta los componentes de la Junta Directiva.

Vº Bº

El Presidente,

Jaime Mata Roméu

Fernando Andreu Aguilar

Antonio Vilella Vallés

José Jové Alujás

José-Mª Garrido Herrera

El Secretario,

José Gil Guerola

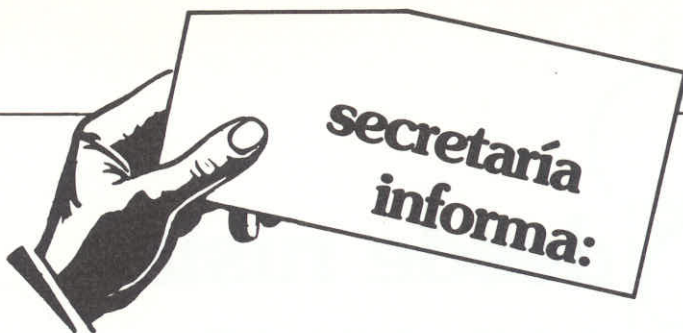
Gerardo Gil Sanchez

Demetrio Soret Falgas

Francisco Cabré Rofes

Simón Fiestas Martí

Juan Lopez Petra



El día 9 de enero de 1981, tomaron posesión de sus cargos, los compañeros que fueron elegidos para ocupar los puestos de la Junta Directiva Nacional de ADAR, y que ya os dimos a conocer en el anterior Boletín N.º 10-11.

En ella ha habido una variación al ser sustituido el compañero Juan Martín —Vocal—, que pasa a formar parte de una de las Comisiones, por Simón Fiestas Martí.

En la primera de las reuniones de la Directiva se han nombrado los componentes de las distintas Comisiones que se han formado, y que a continuación damos a conocer:

COMISIÓN JURÍDICA

Simón Fiestas Martí
Gerardo Gil Sánchez
Fernando Hernández Franch
José M.^a Garrido Herrera

COMISIÓN PRENSA, PROPAGANDA Y BOLETÍN INFORMATIVO

Gerardo Gil Sánchez
Simón Fiestas Martí
José Jové Alujas
Demetrio Soret Falgas

COMISIÓN ACCIÓN SOCIAL Y ARTÍSTICO CULTURAL

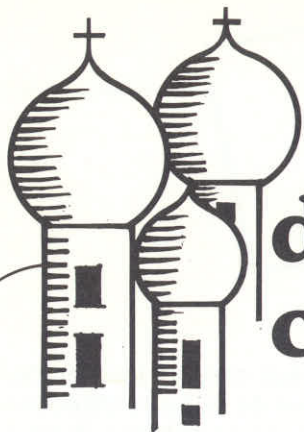
Antonio Vilella Vallés
Juan López Petra
Juan Martín Casals

COLABORADORES

Juan Martín Casals
Fernando Hernández Franch

Recordamos a todos los compañeros que la correspondencia la dirijan a ADAR - Apartado 2995.-Barcelona. Es una sugerencia de la Dirección de Correos para facilitar su labor y mayor rapidez en su clasificación.

La Directiva



desde rusia con amor

Hemos recibido de nuestro querido amigo J. Cirujeda, que reside en Minsk (URSS), la siguiente petición:

“Ruego tu atención para en lo posible saber si algún compañero puede dar indicaciones sobre el resultado del accidente que ocurrió el 14 de julio de 1938, durante un combate con Fiats en el frente de Levante; allí chocaron un “Mosca” y un “Chato”, éste tripulado por mi hermano Felipe Cirujeda.

Según aclaraciones, entonces había muchas contradicciones respecto al final del accidente. Si es verdad que de mi hermano ya nada más se supo por haber sucedido en territorio enemigo.

El pedir hoy tu atención, es por el motivo de que hace poco me aseguran que en el cementerio de Sarrión (Teruel), allí existe una lápida con el nombre de Felipe Cirujeda Esteve. Según indicación está inscrito en el juzgado de Barracas.

¿Reside por allí algún compañero que pueda comprobarlo?

¿Daré por fin con el paradero de sus restos?

Aquí y así quedo a vuestra disposición. Con abrazos:

J. Cirujeda”.

NOTA:

Toda posible información dirigirla a:

ADAR - Apartado 2995 - Barcelona

¡anota fechas en tu agenda...!



comunicado

En conversaciones sostenidas con la primera autoridad de la población de Gandesa (Tarragona), zona donde se desarrolló la Batalla del Ebro, hemos aceptado la fecha que nos ha propuesto, para celebrar anualmente nuestro encuentro de honor y homenaje a los combatientes y víctimas de nuestra Guerra Civil, coincidiendo con la Fiesta Mayor de aquella población.

Entre otras ventajas está el que aquella población incluirá nuestro encuentro, con los actos de las referidas fiestas, con lo que se ganará en solemnidad y esplendor.

*El día señalado de dicha fiesta es: **el primer domingo, después del primer sábado del mes de septiembre.***

En el año 1981, por lo tanto, será el día 6 de septiembre, domingo.

Con tiempo suficiente anunciaremos el programa total de actos, pero inicialmente debemos pensar en:

Sábado día 5, los actos oficiales con las primeras autoridades de Catalunya a celebrar en Barcelona.

Domingo día 6, desplazamiento a Gandesa, para continuar los actos en aquella población.

LA JUNTA

Sección Jurídica



Nuestro querido amigo y compañero, el Senador JAVIER PAULINO, en una consulta que ha hecho de nuestro caso a uno de los mejores tratadistas de Derecho Administrativo, su dictamen está de acuerdo con los trámites que estamos haciendo actualmente, siguiendo una estrategia de solución por vía legal administrativa, con los pasos siguientes:

- a) *Solicitar certificado en los Archivos del Ministerio de Cultura en Salamanca. (ver modelo de instancia que se deberá adaptar en cada caso y enviar directamente).*
- b) *Solicitar la reconstrucción de la Hoja de Servicios, acompañando documento anterior.*
- c) *En posesión de ambos documentos, solicitar del Ministerio de Defensa la aplicación de la Ley de Amnistía 46/77, y solicitar la aplicación de la Ley 6/78, que el Ministerio denegará.*
- d) *Presentar escrito de reposición contra el acuerdo denegatorio, escrito que también rechazará el Ministerio.*
- e) *Entablar procedimiento contencioso administrativo ante la Sala 5.ª del Tribunal Supremo, donde una vez se ganen los seis primeros Recursos, marca Jurisprudencia y todos los demás se resuelven favorablemente por oficio.*

Aparte de esta solución legal, está la posibilidad de la solución política, para lo cual los Ministerios de la Presidencia y Defensa, tienen ya los informes pertinentes.

ILMO. SR.

D. _____ D.N.I.nº _____
hijo de _____ y _____, nacido en _____
provincia _____ el día ____ de _____ de l. _____
con residencia actual en la calle _____
nº _____ de la población de _____
provincia _____ a V.I. atentamente,

E X P O N E :

Que mi permanencia como militar en el Ejército de la República, se basa en los datos que se anotan a continuación y que interesa puedan ser certificados a efectos de tramitación de reconocimiento del tiempo prestado, con las fechas, grados, armas y destinos.

Que para facilitar la tarea de búsqueda en esos Archivos, los datos que recuerdo son los siguientes:

Fecha _____ Arma _____ Grado _____
D.O. nº _____ fecha _____ Destinos _____

y por todo lo expuesto a V.I.,

S U P L I C A, le sean facilitados los datos oficiales que corresponda, favor que espera alcanzar de V.I. cuya vida -
guarde Dios muchos años.

En _____ a ____ de _____ de mil
novecientos ochenta y uno.

(firma)

Ilmo. Sr. SECRETARIO GENERAL DE SERVICIOS DOCUMENTALES DEPENDIENTES DE LA
SUBSECRETARIA GENERAL DE ARCHIVOS DEL MINISTERIO DE CULTURA.

S a l a m a n c a

resplandece la unidad

Al escribir estas líneas pienso precisamente en la última reunión de la Junta Nacional ampliada a la que asistieron nuestros representantes legales de Barcelona, Madrid, Valencia y Francia, en esta reunión, en la que se temía ciertas discrepancias por parte de nuestros compañeros de Madrid, no ocurrió precisamente así, fallando esta vez afortunadamente los vaticinios de cierta conflictividad, pudiéndose realizar una reunión ampliada de todos nuestros representantes con la más absoluta armonía y unanimidad en todos sus planteamientos, demostrando de esta forma la gran fraternidad existente entre todos los componentes de la representación de los Aviadores de la República.

Ante todo ello, debemos de estar de enhorabuena, tanto por la terminación de las pequeñas discrepancias que existían entre Madrid y Barcelona, como por haber elegido a la nueva Junta Nacional en las personas de tan reconocida capacidad y abnegación de trabajo, que sin duda alguna, repercutirá en beneficio de nuestra Asociación y de esa unidad tan necesaria para la buena solución de todos nuestros problemas.

En mi opinión, estamos emprendiendo un camino de unidad y fraternidad que sin duda alguna, en este año de 1981, nos conducirá por el camino recto que nos permita conseguir el logro de nuestras reivindicaciones, pues además de todas estas buenas impresiones tenemos noticias por nuestro querido compañero y Senador D. Javier Paulino y Jaime Mata, que se vislumbra, según conversaciones con altas personalidades del Gobierno, unas ciertas vías de conseguir nuestras aspiraciones, vías que se están abriendo debido a la tenacidad de nuestros compañeros en entrevistarse con ciertas personalidades de la Administración.

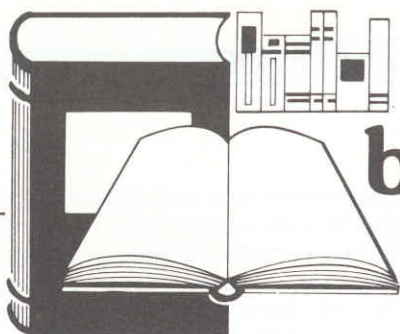
Mantengamos pues, esta férrea unidad entre todos los compañeros y que cuando llegue el día de la comida de fraternidad, este año en Valencia, podamos abrazarnos con ese entrañable cariño que debe de existir entre todos los componentes de la Asociación de Aviadores de la República, para demostrar que con esta unión somos invencibles, ya que lo que nos unió en nuestros mejores años de nuestra vida, tiene que seguir permanente como fuente inagotable de fervor democrático, para que ésta gran familia de Aviadores sea cada día más unida, demostrando así que fuimos y seguimos siendo los mejores.

Esperemos con gran ilusión ese día de Mayo florido en Valencia, donde una vez más, nos reuniremos acompañados de nuestras esposas, que aunque algo marchitadas por el tiempo, no por ello dejarán de embellecer con su presencia y ocupar un gran sitio preferente en ese jardín de rosas del gran País Valenciano.

Es necesario que acudamos todos, para que sea la reunión más espléndida de todas las celebradas hasta la fecha y para demostrar nuestro agradecimiento a esos compañeros que acuden desde Rusia, Méjico, Francia y otros países, haciendo un gran esfuerzo que no regatean con tal de poder dar un abrazo a sus viejos compañeros. Que sea un día tan espléndido, que todo el mundo tenga que reconocer la importancia que esta Asociación tiene en todo el sector de la Aviación española y la gran categoría que tienen los Aviadores de la República.



Patrocinio Romero Vallhonrat
2 de Chatos.



biblioteca

Este conjunto de libros, tesoro inapreciable, que compone nuestra biblioteca, con ayuda de todos, tiene que aumentar en calidad y cantidad.

Entre las obras que vayan enriqueciendo la biblioteca de esta Agrupación, sean de compra o donativos, intentaremos hacer un comentario, para orientación del lector.

Tarea difícil, pero intentaremos exponer nuestro punto de vista; no sabemos si bien o mal, pero siempre con sinceridad y la mejor intención. Veremos si se conseguirá...

¡ALERTA LOS PUEBLOS!

Original de Vicente Rojo Lluich

El autor de este libro, el general don Vicente Rojo Lluich (1894-1966), fue una de las figuras militares, más relevantes de la guerra de España.

Personalidad imbuida de un sentido rigurosamente profesional, en su condición de militar que permaneció leal a la causa republicana hasta el final de sus días.

El general Rojo, pasará a la historia por su eficiente labor frente al Estado Mayor Central de la República y también como autor de tres libros importantes para el estudio de la guerra civil. El que nos ocupa: ¡Alerta los pueblos!; "España heroica" y "Así fue la defensa de Madrid".

Analiza en un estudio político militar el periodo final de la guerra civil, quizá respondiendo a la necesidad de explicar y justificar unas actuaciones que concluyeron en la derrota final en Cataluña.

"¡Alerta los pueblos!", se compone de un examen de la situación de la zona republicana en el segundo semestre de 1938, de la campaña militar de Cataluña y de la situación de los españoles exiliados en Francia.

El lector encontrará una de las obras clásicas e imprescindibles, para hacer un estudio histórico e imparcial, escrita por uno de los jefes militares más autorizado del ejército republicano y, a quien, a pesar de sus innegables cualidades y virtudes, le tocó la poca envidiable suerte, de capitanear y dirigir con dignidad, el final de la contienda en Cataluña.

S. F. Martí

vivir viejo, permanecer joven

por Simón Fiestas Martí

El ser humano, en su afán, de buscar la perfección y la comodidad, se está convirtiendo en esclavo de lo que ha creado y ha sido cogido en la trampa de la industrialización, el tecnicismo incontrolado, y la llamada sociedad de consumo. Padecemos los tormentos de una nueva forma de vivir y estamos inmersos en una sociedad que parece la imagen de una fiera enjaulada que busca afanosamente la forma de salir. Es hora de pensar seriamente, hacia donde nos arrastra esta carrera llamada "progreso", que tan negativos resultados estamos soportando en cada hora de cada día. Esta amenaza deshumanizada en el trabajo de la sociedad moderna, este sufrir cotidiano, esta tensión que se contagia, este echar chispas o lo que se dice ahora llamarse "STRESS", se está sufriendo en el trabajo, en el hogar, en la política, etc. y, quizás más que nadie, los que están en los umbrales de la senectud, que esperan impacientes como remedio y compensación, para librarse de esta pesadilla, arribar a la etapa feliz de la jubilación.

Pero, ¿qué ocurre, que la mayoría de las veces, al dejar la vida activa de trabajo, todavía se acentúan más nuestras preocupaciones? Son múltiples las causas y considero vale la pena analizarlas, para que no se convierta en una maldición el esperar y desear el derecho al "descanso" que nos ofrece la llamada jubilación, con la ilusión de una vejez sin complicaciones.

Existe la evidencia de que todo ser viviente, desde el día de su nacimiento evoluciona y por lo tanto envejece. Una ciencia joven llamada GERONTOLOGÍA, es la que tiene que orientar, con la ayuda de la ERGONOMIA, del cambio experimentado del mundo de ayer, con el mundo de hoy; del anciano de nuestra juventud, al anciano de nuestros días, los problemas de la tercera edad y remedios para paliarlos.

Vivir viejo y permanecer joven, es el quid de la cuestión.

Al igual como actualmente se están buscando remedios nuevos para encontrar una nueva forma de vida, empresas progresivas, con la ayuda de una nueva ciencia llamada ERGONOMIA, intentan en el trabajo, facilitar nuevas medicinas, para curar las nuevas enfermedades del llamado "STRESS". En las tensiones en que estamos sujetos, conviene, si se puede, dominar la situación y utilizar para ello una terapéutica, cada día cambiante, que nos facilita la moderna psicología, que va desarrollando su campo y se extiende sin cesar con la orientación profesional, la psicología infantil, la psicología social, la psicología aplicada y en particular utilizar racionalmente en la tercera edad, la comprensión, la salud, el equilibrio y la efectividad, para comprender, saber y actuar eficazmente.

En estas etapas irreversibles de juventud, madurez, tercera edad y vejez, al igual como grandes empresas invierten importantes sumas de su capital, para la investigación del mal vivir y las tensiones que repercuten en el mundo del trabajo, el anciano debe intentar buscar con interés, su propio bienestar, utilizando unas técnicas tan antiguas como el mundo y que nos va arrebatando poco a poco, el planteamiento y la organización de la llamada sociedad de consumo.

Una buena formación educacional, en esta etapa de la vida, es utilizar nuevas terapias, que no se adquieren en las farmacias, sino que han existido desde siempre y que otras civilizaciones utilizan tan eficazmente, como la sofrología, el yoga, la hipnosis, el cambio de entorno, preparación al autocontrol y, sobre todo, en lo que se refiere a la vejez, seguir en activo, con ilusión y sin dejar de estar ocupado. El mundo pertenece a los hombres ocupados, y el hacerse viejo es una mala costumbre, que el hombre ocupado no tiene tiempo de adquirir.

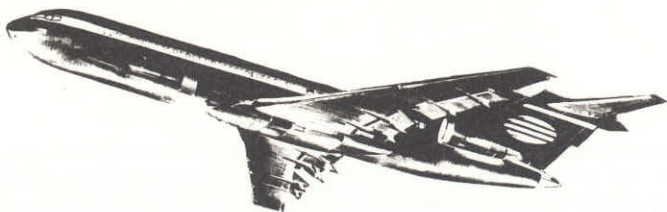
Otro aspecto es la falta de sociabilidad o escasez de contactos que frecuentemente se basa en el desinterés egocéntrico frente a los demás. El que se ocupa únicamente de sí mismo y de sus propios asuntos, tiene poco que ofrecer. La relación de persona a persona, no es una calle de dirección única; quien desee recibir también tiene que dar. El que acude con las manos vacías y en postura mezquina, no puede esperar nada de sus semejantes.

Toda persona tiene alguna cosa que ofrecer; como colaborador en un trabajo social, como interlocutor agradable, como buen conocedor de su profesión, como vecino complaciente, como anfitrión atento, etc. En cualquier caso, sin embargo, hay una cualidad que debe cultivar y que es la más importante: tener capacidad e interés de escuchar a los demás. La mayor parte de las personas hablan a gusto de sí mismo, son felices si alguien les presta atención, que los oigan con interés. Quien practique la virtud de escuchar, encontrará una serie de estímulos para su propia vida, no se encontrará nunca solo y hará un bien infinito a las demás personas.

La civilización occidental derrocha las preciosas riquezas de la vejez. Pocos hombres son artistas de su vida. El arte de vivir es el más noble y raro de todos. No nos morimos, nos matamos.

El Creador ha puesto un eficaz instrumento en nuestras manos, para contemplar con optimismo la tercera edad de nuestra vida y, mirando más lejos, para que exista un final sereno, apacible, sosegado y tranquilo. Seamos conscientes y dominemos la situación. Tenemos la sartén por el mango. No desperdiciemos la oportunidad y podremos enfrentarnos con el destino, con serenidad, plenitud y fe.

Agradeceríamos a todos los asociados que cuando se enteren de que algún compañero precisa ayuda, lo comunique a su Delegación o a la Nacional para poder atenderlo, asimismo rogamos se comuniquen las bajas y defunciones para notificarlo en el Boletín.



LAS COMPAÑÍAS AÉREAS ESPAÑOLAS

Entre las 95 Compañías aéreas que figuran en la lista "PILARES DEL TRANSPORTE AÉREO MUNDIAL", tenemos las tres Compañías nacionales, y con una flota de aviones y dotación de personal, que dada su importancia recopilamos a continuación:

AVIACO, AVIACIÓN Y COMERCIO, S. A.

Flota de aviones: 3 McDonnell Douglas - 8 - 52
3 McDonnell Douglas - 8 - 54/55CF
2 McDonnell Douglas - 9 - 32
4 McDonnell Douglas - 9 - 34CF
9 McDonnell Douglas - 9 - 32
4 Caravelle
5 Fokker-27

Dotación personal: 1.279

IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S. A.

Flota de aviones: 4 Boeing 747 - 256
8 McDonnell Douglas - 10 - 30
3 McDonnell Douglas - 8 - 63
1 McDonnell Douglas - 8 - 63F
37 Boeing 727 - 256
27 McDonnell Douglas - 9 - 32
4 McDonnell Douglas - 9 - 33F

Dotación personal: 23.723

SPANTAX, S. A.

Flota de aviones: 1 McDonnell Douglas - 10 - 30CF
3 McDonnell Douglas - 8 - 61
11 Convair - 990A-
3 McDonnell Douglas - 9 - 14
1 de Havilland Aircraft of Canada - 6
1 de Havilland Aircraft of Canada - 7
1 Learjet 35 A
1 Hughes 500

Dotación personal: 1.200

Los que hemos vivido el fascinante mundo de la aviación, no podemos por menos que sentirnos satisfechos, ya que si en aquellos tiempos los aviones y los hombres respondían adecuadamente, en la actualidad, con los extraordinarios avances tecnológicos, y con la buena preparación que se observa con el personal de las Compañías aéreas, sin lugar a dudas, el transporte aéreo, es el que ofrece mayor coeficiente de seguridad al viajero.

De Sócrates...

Por las calles de la antigua Atenas corría desesperadamente un ciudadano, con hacha en mano persiguiendo a un hombre, cuando por casualidad, pasa por allí Sócrates, el gran filósofo.

— ¡Párelo! ¡Párelo! — exclama el perseguidor dirigiéndose al sabio.

Sócrates, impassible, no se mueve, ni responde.

— ¡Ayúdeme! —, dice, gritando, el hombre del hacha. Este que huye es un asesino.

— ¿Un asesino? — dice el filósofo — ¿Y qué es un asesino?

— *No se haga el tonto* — exclama, impaciente, el del hacha. — *Un asesino es un hombre que mata.*

— ¿Un carnicero? — responde Sócrates.

— *No, hombre, no* — aclara el perseguidor — *Un asesino es un hombre que mata a otro hombre.*

— ¡Ah, ya entiendo, un guerrero!

— ¡Pedazo de animal! — grita desesperado el hombre del hacha. — *Quiero decir un hombre que mata a otro hombre en tiempo de paz.*

— ¡Ah! Ya lo entiendo, — dice Sócrates. — ¡Un verdugo!

— *Hay para desesperarse. A ver si finalmente me entiende: ¡Un hombre que mata a otro hombre en su propia casa!*

— ¡Ah!, pues, ya sé lo que quiere decir: un médico.

El hombre del hacha, mirando con desdén y lástima al maestro, y pensando que tenía delante a un loco rematado, le dirige un gesto de desprecio y sigue corriendo desesperado tras el perseguido...

filatelia



Nuestros coleccionistas de temas de aviación, podrán adquirir una serie de Correos España, dedicada a ilustres personalidades y que son:

Don Alfonso de ORLEANS Y BORBÓN. Alcanzó la máxima categoría militar (teniente coronel), y aparte de las numerosas condecoraciones que recibió, fue distinguido con la Medalla Aérea.

Don Pedro VIVES VICH. Ingeniero Militar, creador de la aeronáutica militar en España. Interesante carrera militar con el prestigio que han merecido siempre los aviadores españoles.

Don Benito LOYGORRI PIMENTEL. Ingeniero y piloto civil. Juntamente con Ríos Angüeso y José Ortiz Echagüe, fue uno de los artífices del nacimiento de la aviación en España.

Don Alfredo KINDELAN DUANY. Ilustre militar que dedicó la vida a la aviación. Terminó su carrera profesional con el grado de teniente general. En la guerra civil desempeñó el cargo de jefe de la aviación nacional.

No tenemos nada que objetar sobre esta edición de sellos, pero también existen otras personalidades que lucharon en el bando gubernamental, que lamentablemente han quedado olvidados a pesar de tener igualmente extraordinarios méritos profesionales, y que honraron a España y a la aviación militar.

filatelia



Recomendaríamos a quien corresponda, que bueno sería en nuestra naciente democracia, tratar en un plano de igualdad y rehabilitación moral, a otros ilustres militares, que también lo dieron todo por su país, como por ejemplo, y para citar entre otros, un nombre, **Don Emilio HERRERA LINARES**, que falleció en el exilio el 13 de diciembre de 1967.

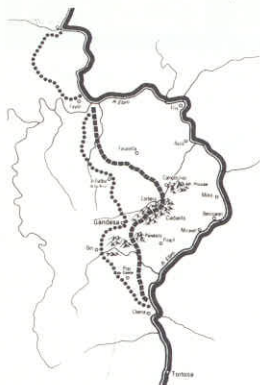
la batalla del Ebro

El pasado 12 de octubre de 1980, se celebró un acto de reconciliación, junto al monolito de Gandesa, que la prensa comentó ampliamente y que recopilamos algunos comentarios:

“Los aviadores republicanos en el Ebro rinden hoy un homenaje a las víctimas de la guerra”.

“Hoy, a las doce del mediodía, los aviadores supervivientes de la República rendirán homenaje a sus compañeros muertos en la Batalla del Ebro y también a quienes fueron un día —ironía de la historia— sus enemigos de guerra. En un acto de reconciliación, junto al monolito de Gandesa, ex-combatientes, familiares y simpatizantes recordarán a todas las víctimas. Sobre este acontecimiento histórico —en su 42 aniversario— algunos pilotos, armeros, bombarderos, ametralladores, etc., nos dan a conocer algunas de sus vivencias personales...”

“Versos sencillos, pero muy directos de aquellos tiempos, son:



*Compañero, tu tumba es el Ebro
Cuando la luna refleja su luz en su agua.
¿Cuántas veces hablamos de cosas
cosas que nunca llegaron.
Muchas, compañero
piloto de casta pura, piloto bravo,
que llevabas con las riendas el corcel
sin que temblaran tus manos.
Ahora con nostalgia, pero con alegría, digo:
¡Viva el “Mosca”
Viva el “Chato” el hermano,
Viva el “Natacha” flamenco
Y el “Katuska” soberano!*

Termina el periodista su trabajo diciendo: *“Unos pocos de los miles que estuvieron en la Batalla del Ebro, hace 42 años, recordarán a sus compañeros que se fueron para siempre. Esta vez, su vuelo será de sueños y nostalgias...”*

cada día un aniversario



EL VUELO DE LINDBERGH

El día 20 de mayo de 1927, el aviador norteamericano Carlos A. Lindbergh superó todos los records aéreos de distancia sobre el mar.

El “loco del aire” (así le llamaban en Europa, traduciendo libremente el “flying fool” americano con que se le conocía en los Estados Unidos), se elevó en el aeródromo Roosevelt Field en Long Island, a las 12 horas 52 minutos (hora francesa), tomó la dirección Norte y desapareció en la niebla de la mañana. Treinta y tres horas y treinta minutos después, o sea, a las 22 horas y 22 minutos, del día 21, aterrizó en París (Le Bourget), ante una multitud entusiasta.

El monoplano Ryan “Spirit of St. Louis” en el que Lindbergh dio el maravilloso salto sobre el Atlántico Norte, era un avión de línea y de estructura muy sencillos. Pesaba vacío 1.025 kilos por 30 metros cuadrados de superficie volante. Su motor era un Wright de 220 HP., con nueve cilindros refrigerados por aire y dispuestos en estrella. Durante el vuelo consumió 1.385 litros de gasolina de los 1.707 que había en los depósitos. Además de cargar provisiones para tres días, el aviador puso en el aeroplano un pequeño barco de caucho para mantenerse en el agua y una máscara respiratoria, por si tenía que volar a gran altura. El “Spirit of St. Louis” no llevaba flotadores, ni telegrafía sin hilos, ni sextante.

La llegada a Le Bourget fue algo inenarrable. La manifestación de simpatía despertada por su gran hazaña se confirmó con la asistencia de unas doscientas mil personas, que brindaron un emocionante y espontáneo homenaje de la población de París a Lindbergh.

El avión de Lindbergh recorrió, pues, una distancia de 6.300 kilómetros, aproximadamente, en 33 horas y 30 minutos. De manera que su velocidad media fue de 188 kilómetros por hora. Terminado el viaje, le quedaban todavía en los depósitos 322 litros de combustible, con lo que hubiera podido volar unos 1.200 kilómetros más.

Biografía: Churchill



CHURCHILL:

a los 65 años, el hombre excepcional de una situación excepcional.

Su biografía es particularmente sorprendente. Churchill fue el hombre de una situación, y ésta le permitió dar lo mejor de sí mismo aún cuando su edad era ya relativamente avanzada.

Joven de la aristocracia inglesa, agitado y poco trabajador. Hace estudios mediocres. Se desenvuelve brillantemente en la India, donde es al mismo tiempo periodista y pintor en ratos perdidos. Le tienta luego la guerra de los Boers, en África del Sur. Acude a ella como periodista y voluntario sin paga y corre muchas aventuras cuyo relato, tachado a veces de pura invención, le hace famoso.

Pero la guerra no puede durar indefinidamente. Y de nuevo a Inglaterra. ¿Qué hacer? Política. Se mueve mucho, comete errores, pasa de los conservadores a los liberales, habla mucho, es Ministro de Comercio, de Industria y de Trabajo, luego de Marina. Convertido en primer lord del almirantazgo, reniega de todas sus soflamas pacifistas y emprende lo que entonces no se denominaba aún la carrera de armamentos. La Primera Guerra Mundial, no le pilla desprevenido. Pero en 1917, un error garrafal, en Gallípoli, le hizo perder su título.

Después de muchas vicisitudes, en 1939, Churchill tiene ya 65 años. Este genio es sorprendente y espectacular, sobre todo al principio de la guerra. Y no menos sorprendente y espectacular es que Churchill haya llegado prácticamente al poder a petición popular. A pesar de las apariencias, la intuición profunda del pueblo, sabía que él era el hombre de la situación, aunque hasta entonces su labor política hubiera sido poco positiva y raramente aprobada.

A partir de este momento, a los 65 años por lo tanto, Churchill adopta un empleo del tiempo que ha sido calificado de "napoleónico": se despierta a las ocho, trabaja un buen rato en la cama, vuelve a acostarse después de comer y duerme durante una hora, se levanta y no vuelve a la cama hasta las dos o las tres de la mañana. Estudia montañas de documentos, dictado de innumerables instrucciones, audiencias, reuniones periódicas del Gabinete de guerra, frecuentes viajes, discursos por radio, visitas a los frentes de guerra, etc.



Todo se sucede a un ritmo precipitado sin que jamás Winston parezca fatigado, sin olvidar nada importante y hasta sin dejar de fumar enormes puros, ni de digerir impresionantes cantidades de alcohol.

En 1940, a pesar de los reveses militares, Churchill está tan seguro de sí que ni por un instante se apodera el pánico de los ingleses. No comete ni un solo error. El 8 de agosto de 1940, comienza la "batalla de Inglaterra". Los pilotos ingleses, galvanizados, hacen milagros, saben que están apoyados por sus compatriotas y por Churchill que dice lo que es preciso en el momento justo: *"¡Nunca, en toda la historia, tan pocos hombres se han hecho acreedores a la gratitud de tantos!"*

En la Cámara de los Comunes, pronunciaría Churchill su célebre discurso, cuya grandiosa elocuencia se convirtió en una evidencia simple y patética porque se adaptaba a la situación:

"Sólo puedo ofrecer sangre, dolor, lágrimas y sudor. Nos hallamos ante una prueba de las más peligrosas. Tenemos ante nosotros muchos y largos meses de lucha y sufrimiento. Vosotros me preguntáis: ¿Cuál es su política?" Yo os respondo: Hacer la guerra, en el mar, en la tierra y en el aire, hacerla con tod@s nuestras fuerzas y con toda la energía que Dios nos conceda; hacerla contra una monstruosa tiranía, tal que el siniestro y lamentable catálogo de crímenes humanos no ofrece otra peor. Tal es nuestra política. Vosotros me seguís preguntando: ¿Cuál es su meta? Y yo os respondo con una sola palabra: La victoria. La victoria a toda costa, la victoria, por más largo y duro que sea el camino que a ella conduce, porque, sin la victoria, no hay esperanza para nosotros..."

Los viajes de Churchill durante estos años sombríos de la guerra son acaso los que ahora, a distancia, más sorprende la imaginación. Egipto, El-Alamein, Teherán, Moscú, Casablanca, etc. Con sus 68 años de edad, una gran fe en sí mismo; una llama de valor resplandece en su interior...

A pesar de todo, después de la victoria, los ingleses no quisieron que este héroe los gobernara en la paz: en las elecciones de 1945, sufrió una derrota aplastante. Se acordaban sin duda de que, exaltado por el olor de la pólvora, Churchill era, en ausencia de ésta, un político peligroso. Es cierto que volvió al poder en 1951. Pero rondando los 80 años volvió a cometer todos los errores, los mismos errores de su juventud. No es ya un héroe sin miedo y sin tacha. Es un conservador. Y entonces se retira con motivo de su 84 cumpleaños.

el «dimoni roig»

De nuestro estimado amigo y compañero RODOLFO ROBLES CÉZAR, tenemos el honor de reproducir un trabajo que publicó en su día, la revista de aviación AIRE, en el número 2, del mes de septiembre de 1937.

Ardua es mi labor de este momento, que decir quién era él no es nada fácil, y menos para quien ha de trocar sus alas por la pluma. Pero he de ser yo precisamente, en honor a una amistad sagrada, a una identificación de ideas y sentimientos, el que de a conocer al pueblo que sabe admirar a sus héroes, algunas de las hazañas de Jesús García Erguido, el "Dimoni Rojo", como dieron en llamarle los camaradas soldados de Aviación y los milicianos, allá por los primeros días de lucha en el frente de Aragón. • Lleno de vida, lleno de ilusiones, muy fuerte espiritual y físicamente, de una honradez acrisolada, de una desbordante simpatía, era Erguido un amante del pueblo, que comprendía sus sufrimientos y trabajaba con verdadero fervor para librarle de todo yugo opresor. Era un Quijote moderno que no estaba loco, ni combatía contra



molinos de viento, ni volaba sobre Clavileño en alas de la imaginación, ni fue creación idealista de un cerebro genial. Era un ser real, muy cuerdo y muy sensato, con un corazón de oro, que defendía a los humildes como a verdaderos hermanos y combatía en el aire con su caza "800" contra aparatos enemigos, dando el pecho siempre, un pecho bronceado y amplio como correspondía a su gran corazón. Era un hombre, todo un hombre con alma de niño y con los niños gustaba de entretenerse entreteniéndolos.

Y el mayor placer de los rapaces del frente consistía en jugar con el "Dimoni Rojo", en los ratos que éste tenía de descanso en la pelea. No se podía evitar cuando regresaba de un combate aéreo o de una protección de aparatos de bombardeo, que los niños acudiesen corriendo hacia él, gritando: "¡El "Dimoni"! el ¡"Dimoni Rojo"! ¡ya está aquí el "Dimoni"!"; y le rodeaban mirándole como a un ser sobrenatural, como al personaje de un cuento de Hadas, pensando sin duda en un alarde de audacia y voluntad prematura, "cuando yo sea mayor seré como el "Dimoni Rojo". Hasta nosotros, sus compañeros, pensábamos más de una vez, ¿por qué no seremos todos como él? • Desde la sublevación fascista tomó parte Erguido en numerosas acciones, distinguiéndose en todas ellas. • El 19 de julio de 1936, en Barcelona, fue uno de los primeros en lanzarse al aire. El día 20, yendo de observador en un Breguet, dado ya de baja para el servicio, realizó un magistral bombardeo contra el cuartel de San Andrés, produciendo algunas bajas y la desmoralización consiguiente, que tuvo como consecuencia la rendición de los facciosos que en él se parapetaban. • Otro día, volando sobre Huesca, vimos tres aparatos enemigos en el Aeródromo y los bombardeamos sin conseguir objetivo; pero Erguido, que iba con su "caza" protegiéndonos, bajó en vuelo rasante y los ametralló, incendiando dos de ellos, bajo una lluvia de proyectiles que vomitaban sobre él las ametralladoras enemigas que defendían el campo. ¡Entonces fue lo grandioso, el detalle de majeza, la machada sublime!: En planeo normal se dirigió al campo de aterrizaje y, colgando el aparato, tomó tierra majestuosamente, despacio, con tanta naturalidad que el enemigo, pensando que se pasaba a sus filas, suspendió el fuego; más el "Dimoni", rodando, siempre sonriente, alzó el puño, como un anatema contra el adversario y, metiendo motor, despegó, remontándose alegremente en arriesgadas acrobacias, para dejarse caer en punzón y descargar las bandas de sus ametralladoras sobre el grupo de traidores que se desperdigaron corriendo como asustadizas liebres. Poco después se unía al resto de la escuadrilla, que evolucionábamos llenos de emoción y sobresalto por la suerte que pudiera correr nuestro camarada, que pensar que Erguido se pasara al enemigo no se nos podía ocurrir a ninguno. • En otra ocasión, ocurrió que nuestros milicianos no podían avanzar en el sector de Huesca, porque los fascistas tenían emplazadas unas ametralladoras en una loma estratégica desde la cual nos impedían el paso. Salimos varias veces a bombardear aquel objetivo, pero era tan pequeño que resultaba difícil batirlo bombardeándolo en línea de vuelo. Entonces, Erguido pidió permiso al Teniente Coronel Reyes para que le pusiera un lanzabombas en su "caza" y poder de esta manera realizar un bombardeo en picado contra los nidos de ametralladoras que obstaculizaban el paso a nuestros valientes milicianos. Le fue concedido el permiso y salió con la "balumba" de aparatos que íbamos sobre Huesca, dispuesto a llevar a cabo su hazaña que desde el aire presenciábamos todos sus compañeros y que, por ser tan sencillamente grandiosa, no es posible hallar para transcribirla la expresión adecuada. • Vimos al "Dimoni" elevarse a más de mil metros y entrar en vuelo invertido después de dejar colgado el aparato, y le vimos salir sobre el objetivo con medio "looping", mediante el cual parecía manifestar su alegría camino de un posible encuentro con la muerte, entrando en punzón y soltando de una vez todas las bombas al salir de tirón a menos de cien metros de las malditas cabezas

del enemigo. Y tras las bombas, en vuelo rasante unas veces, otras en picado, ametralló a los fascistas que huían despavoridos ante las ametralladoras del "Dimoni" que, al sembrar la muerte entre los traidores, dejaban expedito el paso a nuestros heroicos milicianos que aquel día conquistaron nuevas posiciones, donde desde entonces ondea la bandera tricolor. • En el mes de diciembre fue herido en Madrid, siendo trasladado al Hospital de Aviación del Prat. Poco después estaba otra vez en Madrid, apenas curado de la herida, recibida en combate aéreo, en una rodilla. Era tal su fibra que sólo tardó veinte días en darse de alta, cuando en realidad aún no estaba en condiciones de volar. Pero Jesús García Erguido no regateaba sus sacrificios personales por la causa del Pueblo y en cuanto el doctor dijo, "curado", pidió su aparato de "caza" y salió otra vez a enfrentarse con el enemigo. • ¡Parece que lo estoy viendo! Caballero en su "Chato", cual sobre un Hipógrifo, el "Dimoni Rojo" era en verdad diabólico. • No se borrará jamás la impresión de mi mente, por horrorosa y por fuerte, de su postrer vuelo. Un día frío de enero el enemigo acechaba con sus pájaros negros. Se dio la orden de salida a nuestros cazas de un Aeródromo del centro, y el "Dimoni Rojo" despegó en su "Chato", ¡por última vez...! • Fue algo asombroso, horrible, sublime y fieramente macho! • Se encuentran en el aire nuestros cazas con los aparatos enemigos, y de éstos son varios los que caen rotas las alas que nunca debieron tener. Los pilotos de caza con sus "Chatos" y "Moscas" acosan a los cazas enemigos que ya no tienen más remedio que aceptar el combate que les presentan. El "Dimoni Rojo", todo nervio, músculos de acero, se lanza como una tromba sobre un "Heinkel", pero el piloto enemigo que no es manco, esquiva bonitamente con medio "looping" y medio "tonneau"; pero así y todo no puede evitar que el "Dimoni" se le pegue otra vez a la cola del aparato y ráfaga tras ráfaga le va colocando todos los proyectiles de las cuatro bandas de sus cuatro ametralladoras. • El aparato enemigo desciende vertiginosamente en mortales cabriolas, pero el "Dimoni" recuerda que hace poco tiempo se le fue otro aparato de la misma forma, creyendo él que iba derribado; por eso vemos esta vez, ante el general estupor, que no abandona su presa y la sigue ametrallando hasta el suelo, terminando con el adversario, terminando sus municiones que las disparó todas y terminando su vida, que entregó por la causa, estrellándose en el suelo contra el aparato enemigo. Cuando sacaron su cuerpo roto de entre los restos del aparato, su cara apareció iluminada por una plácida sonrisa victoriosa; sublime epílogo de la última hazaña del "Dimoni Rojo". • ¡"Dimoni"! Tus compañeros, los que juntos salimos contigo el diecinueve de julio a reventar traidores con bombas y metralla, llevando a la cabeza a nuestro querido jefe Alfonso Reyes, no te olvidaremos jamás, ni a ti ni a ese puñado de valientes que como tú ofrendaron sus vidas en aras de la libertad del pueblo, y siempre te lloramos, os lloramos, como lloran los hombres, con los ojos del alma, hacia dentro, sobre el corazón que recoge en las lágrimas, que no salen fuera, todo el acíbar de nuestra dolorosa y desesperante amargura. • Compañeros del alma que ofrendásteis la sangre generosa que regó de rubies nuestra hispana tierra, los que somos aún, sabremos vengaros y dejar el nombre de la Gloriosa con el prestigio que para ella supisteis ganar. Sin mármoles ni bronce, ni artífice genial, con vuestras arriesgadas acrobacias y sublime sacrificio, por cincel vuestras alas, supisteis grabar vuestros nombres en el propio elemento, en el azul inmenso, dejando en él una estela de gloria inmortal.

novato sincero

Había regresado de Rusia, hecho observador de aeroplano, mas los mandos de Aviación Republicana, consideraron se debía revalidar el título en una academia española. Así fui ingresado en enero de 1938 en la Escuela de Observadores del Aire, ubicada en Los Alcázares (Murcia), sin duda, una de las mejores academias del aire de la II República Española.

En Los Alcázares, seguí un completo curso de observador de aeroplano, que junto con los conocimientos y prácticas adquiridas en Rusia, hizo que los elementos forjados en estas condiciones saliéramos bien preparados para la misión de guerra en el aire.

Finalizados los cursos y después de una breve estancia en el cuadro eventual en los mismos Alcázares, donde con la graduación de sargento hice varios servicios de mi categoría militar, entrenando con instrucción militar y cultura física a los nuevos reclutas de los servicios de tierra del Arma, llegó la llamada para incorporarme junto con otros cinco compañeros al Grupo 30 de Bombardeiros Ligeros (Natachas).

Maciá, Reig y Puig fueron a la 1.^a Escuadrilla, Lejárraga y yo a la 4.^a Escuadrilla, y el granadino Sánchez a la 3.^a Escuadrilla. Este fue el orden de clasificación al finalizar el curso, y así fuimos los seis primeros en marcharnos de él e incorporarnos a las unidades de guerra.

Eran los inicios de la fuerte ofensiva republicana, al frente de Extremadura, cuando llegué a la 4.^a Escuadrilla de reciente traslado a Valdepeñas. A Lejárraga y a mí, se nos incluyó ya a la madrugada del siguiente día de nuestra llegada a Valdepeñas en las tripulaciones para el próximo servicio de bombardeo y reconocimiento. ¡Sería nuestro bautismo de guerra! Había efectuado mi bautismo del aire en Rusia, que me emocionó al comprobar la hazaña de una máquina más pesada que el aire, elevarsa hacia el cielo con yo acomodado dentro, pero ahora además sería yo el encargado de lanzar bombas y protegerme de los posibles acosos enemigos. Aquella noche me invadió una extraña emoción, pero llegué a dormir, aunque a la primera llamada al alba, me planté de pie y en minutos estaba con el equipo de vuelo preparado para el traslado al aeródromo.

Mi piloto fue en esta mi primera salida a Extremadura el compañero Sánchez y nuestra posición volar de punto del jefe de escuadrilla. Los observadores en los R-Z volamos casi siempre con los jefes de patrulla, pero teniendo en cuenta que éramos novatos Lejárraga y yo, para este primer vuelo y no sabiendo el mando nuestra reacción ante el peligro real, el capitán (más tarde comandante) Hernández Chacón, consideró

meternos a los novatos en aviones del centro de la escuadrilla, para mayor protección de todos, así los dos en nuestro bautizo de guerra volamos de puntos del jefe de escuadrilla.

Llegamos al avión y el piloto Sánchez, veterano ya en los lides de guerra aérea me dice: "Tú, en este tu primer vuelo al frente de guerra, no debes preocuparte ni de navegación, ni cálculos, tu misión ha de ser familiarizarte con los aparatos de a bordo, lanzar las bombas cuando el jefe de observadores las tire y vigilar sobretodo el espacio aéreo por si nos ataca la caza enemiga.

Subo al R-Z, pruebo la ametralladora de torreta, me acomodo y me ciño el paracaídas. —Esta última observación de ataques de caza enemiga, se precipita sin cesar en mi mente—. La hélice comienza a moverse y me distrae, el motor ruge y el fuselaje empieza a vibrar; el organismo mecánico del Natacha comienza a latir desafiando la naturaleza. Ya estamos en el aire, nos movemos en él con soltura formando la escuadrilla en cuña, mi brújula señala rumbo Oeste, miro al cielo transparente, no hay nadie más que nosotros.

Al rato de una navegación suave, recogemos la caza de protección en Almodóvar del Campo, esta protección me refuerza la seguridad para mi nueva misión. Sigo escudriñando el cielo con intensidad en todas direcciones. ¡Hemos llegado al frente! Los antiaéreos desconocidos para mí, empiezan a estallar a diferentes alturas, pasan rozando y esparciendo nubes de humo negro e intenso. ¿Noto que nos caemos? No, son baches que me han explicado se producen en la atmósfera, lanzo las bombas y picamos seguidamente con viraje pronunciado alcanzando el aparato una mayor velocidad por su gravedad. ¡Esa velocidad! No obstante, seguimos en formación. ¡Buena pericia la de Sánchez!

Salvados los antiaéreos, lanzadas las bombas, bien cumplido el objetivo vencido el miedo ante el peligro real y recuperada la velocidad de crucero, me concentro nuevamente y siendo tanta mi voluntad de cumplir mi primera misión de vigilancia que acabé mareado de tanto mirar, llegando hasta el vómito sin que Sánchez, ni nadie, se hubiera enterado.

Esta fue mi primera visita al frente de combate y mi bautismo de guerra. Nunca más me sentí mareado, pero sí miedo, para luego vencerlo en el aire cumpliendo misión de observador republicano al frente de las patrullas de la 4.^a Escuadrilla del Grupo 30, hasta la entrega en Barajas al término de la Guerra Civil Española.

LUIS NEGRA ESCUDER

La exploración de la estratosfera y sus aplicaciones militares



Recopilamos una conferencia que fue pronunciada en febrero de 1934, por el Teniente Coronel EMILIO HERRERA LINARES, que en su tiempo fue un adelantado de los avances tecnológicos de la astronáutica. Poseía el título de Ingeniero Aeronáutico; estaba diplomado en estado mayor y fue académico de número de la Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales. Terminada la guerra se refugió en Francia, falleciendo en el exilio el 13 de diciembre de 1967.

Desde hace algunos años ha aumentado extraordinariamente el interés por la exploración de la atmósfera, a consecuencia de que ahora se empieza a conocer que la masa gaseosa que rodea nuestro planeta no es una parte tan simple como antes se suponía, sino que, por el contrario, en ella se encierran muchos y muy importantes misterios que al hombre interesa desentrañar.

El conocimiento de la atmósfera ha seguido análogo proceso que las demás ramas del saber humano; existieron primitivamente unas ideas, tenidas por fantásticas, que desde la antigüedad han llegado hasta nosotros más o menos deformadas, después la ciencia moderna, incapaz de comprender el problema en toda su extensión, pero considerándose infalible y omnisciente, trató de simplificarlo negando la existencia de todo aquello que ignoraba, y, por último, la ciencia actual que, aunque reconoce no saber mucho más que la anterior, a lo menos se da cuenta de su ignorancia, vislumbra la existencia de un inmenso campo desconocido y se esfuerza en escudriñar sus secretos.

Así, pues, respecto a la atmósfera, los filósofos griegos de la antigüedad, especialmente Anaximeno de Mileto, creían que el aire era el fundamento de todas las cosas. En su mayor grado de condensación formaba la tierra, con una condensación menor constituía el agua que se depositaba sobre ella, cubierta por el aire que formaba la atmósfera, cuya región más elevada estaba ocupada por el fuego.

Vino luego la ciencia a rechazar como absurda y ridícula esta teoría. El aire no era más que una sencilla mezcla de gases apoyada sobre la superficie terrestre, que se presentaba perfectamente diáfana a la vista del hombre sin ocultarle nada de lo que podía contener en su seno. Por su compresibilidad, la densidad y la presión debían ir disminuyendo al aumentar la altura, puesto que cuanto más alta una capa atmosférica, menos peso de aire gravitará sobre ella, lo que da lugar a una sencilla ley logarítmica, según la cual la densidad del aire debe reducirse a la mitad cada 6.500 metros de altura. En cuanto a la temperatura, la observación mostraba que iba decreciendo seis grados y medio por cada mil metros de altura, lo cual parecía lógico puesto que abajo estaba el aire en contacto con el suelo, de cuya temperatura participaba, y, en cambio, en el límite superior de la atmósfera la temperatura del aire habría de ser la de los espacios interplanetarios que se suponía del cero absoluto, o sea 273 grados bajo cero.

Pero la ciencia actual, basada en observaciones más precisas, ha descubierto que este decrecimiento de la temperatura con la altura no es constante, sino que cesa a los 11 kilómetros aproximadamente; desde esa altura la temperatura queda casi invariable, de unos 60 grados bajo cero, y a los 25 ó 30 kilómetros comienza a subir llegando a 80 grados sobre cero a los 40 kilómetros de altura y se cree que sigue subiendo hasta ser de unos 6.000 grados en los límites de la atmósfera.

Según la creencia actual, la temperatura de los espacios interplanetarios, y la general del Universo, es de varios miles de grados, con las únicas excepciones del interior de las estrellas, en que se eleva a millones, y de la superficie de los planetas, en que desciende a valores, para los que es posible la vida. Desde luego se comprende que carece de fundamento afirmar que el vacío interplanetario tenga la temperatura del cero absoluto, ni otra cualquiera, puesto que donde no hay materia no puede haber temperatura, y si se admite una temperatura de los espacios interplanetarios ésta será la de los escasos elementos materiales que lo surcan, desprendidos de las capas extremas de los astros y de cuya temperatura participan.

Resulta, pues, cierta la teoría de los filósofos de la antigüedad, que suponían que el fuego reinaba en las altas regiones del aire, aunque este fuego, con sus 6.000 grados, no puede quemar a nadie, por la extremada tenuidad de la materia en que radica, incapaz de elevar un solo grado la columna de mercurio de un termómetro que, por el contrario, perdería todo su calor por radiación.

Al descubrirse esta primera discontinuidad en la ley del decrecimiento de la temperatura del aire, la atmósfera quedó dividida en dos regiones: una, la inferior, llamada *troposfera*, de temperatura decreciente, influida por las perturbaciones e impurezas emanadas por la superficie terrestre, especie de «fango atmosférico» donde vivimos, agitada de torbellinos y ensuciada con precipitaciones acuosas de nubes, lluvias, nieves, nieblas, etc.; y otra, la superior, llamada *estratosfera*, a la que no llega la influencia perturbadora del suelo, pura y transparente y sólo surcada por tranquilas corrientes horizontales.

Otras complejidades atmosféricas han ido apareciendo. El oxígeno, que en sus capas bajas constituye la quinta parte de su volumen, a partir de los 30 kilómetros se presenta, principalmente, en forma de ozono, lo que da lugar a admitirse la existencia de otra región llamada *ozonosfera*. También se observa que la ionización del aire aumenta bruscamente a los 80 kilómetros de altura, pasando por un máximo a los 100 (capa de Heavyside) y por otros máximos a alturas mayores, que originan reflexiones en las ondas hertzianas, impidiendo que se escapen al exterior, con gran ventaja para la comunicación inalámbrica entre puntos de la tierra. Este fenómeno da lugar a otra región atmosférica llamada *ionosfera*.

Otras muchas anomalías y fenómenos de gran interés se aprecian en el seno de la atmósfera; pero el que ha revestido la máxima importancia es el que ha dado origen al descubrimiento de los «rayos cósmicos», misteriosa radiación que parece conversar sobre la tierra desde todas las regiones del firmamento y que es causa de que el aire se ionice en las capas superiores y se manifieste como conductor de la electricidad.

Esta radiación tiene los caracteres de los rayos «gamma» los más penetrantes que eran conocidos, que se producen en la desintegración de las sustancias radioactivas, pero con la diferencia de ser aún miles de veces más penetrantes, hasta el

punto de poder atravesar más de un metro de espesor de plomo sin perder la mitad de su intensidad.

La existencia de esta radiación ultrapenetrante ha sido puesta de manifiesto al notarse el hecho de que el aire, encerrado herméticamente en una caja, se comporta tanto mejor conductor de la electricidad cuando mayor es la altura a que la caja se halle situada sobre el nivel del mar. Colocándola en el fondo del lago de Constanza, el aire contenido en ella resulta casi en absoluto aislador, en cambio en lo alto de las montañas, y, más aún, elevándola en globo libre, permite la descarga de los cuerpos electrizados colocados en el interior, tanto más de prisa cuanto mayor sea la altura. La explicación de este hecho extraño es la existencia de la radiación cósmica que viene del espacio atravesando la atmósfera terrestre ionizando sus moléculas y haciendo conductor al aire, con lo que pierde de intensidad, hasta llegar a la tierra, sin que las paredes de las cajas, aunque sean metálicas, sean obstáculo a su paso.

El físico alemán Kolhörster ha ideado una cámara especial para medir esta radiación, y la ha experimentado en globo libre hasta 9.000 metros de altura con barquilla abierta. Lo mismo ha hecho Piccard en sus dos ascensiones a 16.000 metros, pero en barquilla cerrada de forma esférica. A esta altura ha notado que la radiación cósmica no solamente viene de arriba a abajo, sino también de abajo a arriba, de lo que deduce el sabio aeronauta suizo que la radiación cósmica posee impropriamente este nombre, pues debe originarse en el seno de la atmósfera terrestre.

A pesar de esta opinión particular existe la creencia de que esta radiación proviene efectivamente de las profundidades del cosmos, pero que, al atravesar nuestra atmósfera, choca con las moléculas del aire, ionizándolas y reflejándose hacia arriba.

En esta hipótesis, el origen de la radiación cósmica sería la destrucción o la desintegración de la materia que se está efectuando constantemente en el fondo de los abismos insondables del espacio ultraestelar, o bien, de acuerdo con las modernas teorías en las que se admite que el Universo tiene una extensión limitada y que el espacio es curvo cerrándose esféricamente sobre sí mismo de modo que un móvil que marche siempre en línea recta acaba por llegar al punto de partida, la radiación cósmica ultrapenetrante no sería otra cosa que la vuelta de las radiaciones de todas clases, luminosas, caloríficas, eléctricas, etc., que han partido de los astros que existían hace cientos de millones de años, y vuelven a nosotros después de haber dado la vuelta entera al Universo, conservando solamente su parte ultrapenetrante, pues todas las demás se han perdido en los obstáculos que han debido atravesar en tan larga peregrinación.

Como se ve, el problema de la radiación cósmica es actualmente el más importante y apasionante de la física, pues en él se toca íntimamente el misterio de la constitución del último elemento de la materia y el de la arquitectura del espacio en su conjunto, es decir, que comprende el A y el Ω de los enigmas del Universo.

Se comprende, pues, el interés enorme que el estudio de esta radiación ofrece, y los trabajos y riesgos que actualmente se dedican para su observación en el sitio

donde se manifiesta con mayor claridad, que es en las altas regiones de la atmósfera.

Al profesor Piccard corresponde la gloria de haber iniciado las exploraciones de esta radiación en el seno de la estratosfera, elevándose en una barquilla de aluminio, de forma esférica, herméticamente cerrada, suspendida de un globo libre.

Después de un primer intento fracasado y de una ascensión a 15.000 metros en que, por avería en la válvula no pudo obtener resultados importantes, realizó posteriormente otra ascensión, hasta 16.400 metros de altura, en que consiguió datos de gran valor científico.

Los aeronautas rusos Prokofiel, Birubanm y Godulof, realizaron otra ascensión en globo con barquilla copiada de la utilizada por Piccard, pero no se tienen datos oficiales de la altura alcanzada ni de los resultados obtenidos por no haberse sometido a la intervención de la Federación Aeronáutica Internacional. Parece, sin embargo, que se ha logrado alcanzar la altura de 18.000 metros.

Posteriormente, el teniente de navío americano Settle, acompañado del comandante Fordney, con análogo globo y barquilla, han subido a 18.600 metros y obtenido datos científicos de gran valor. Hay otras ascensiones preparadas: la del americano Ridge, que proyecta subir a ¡40.000 metros! (para lo que el cálculo demuestra que necesitaría un globo de 490 metros de diámetro, 600 veces el volumen del «Graf Zeppelin»), y la del globo ruso «Sirius» (1).

Considerando que España no debe permanecer ajena a esta labor científica internacional, y que, por reunir las circunstancias de ser antiguo piloto de globo esférico, con gran número de ascensiones realizadas, de ser también ingeniero aeronáutico y de haberme dedicado con grandísimo interés al estudio de las ciencias físicas, me correspondía tomar la iniciativa para proponer la realización en nuestra patria de esta clase de experiencias, ofreciéndome como ingeniero, como piloto y como operador científico para ella, he presentado un proyecto en este sentido a la Sociedad Geográfica Nacional, que lo ha recibido con entusiasmo, patrocinándolo y haciendo las gestiones con la Fundación Nacional de Investigaciones Científicas para recabar el auxilio económico necesario.

Sin ánimo exclusivo de «batir un record», aunque esto sería un aliciente no despreciable en esta clase de experiencias, se trata en esta ascensión de superar la altura alcanzada en las anteriores, puesto que así los resultados obtenidos tendrán el interés de haberse logrado en regiones aún inexploradas por el hombre: y para ello hay que extremar todas las circunstancias para disminuir el peso muerto del globo con el mayor volumen que puede ser manejable en las operaciones de partida y aterrizaje.

Se ha elegido como material la seda en vez del algodón, con lo que se puede obtener una disminución del peso de la tela del 33 por 100; se ha elegido un volumen de 24.500 metros, el mayor realizado hasta la fecha; se ha reducido el

(1) Después de esta conferencia, el globo «Sirius» ha hecho su ascensión, en la que la barquilla se desprendió, muriendo sus tres tripulantes.

número de tripulantes a uno solo, y se ha suprimido la barquilla esférica metálica, pesada y que dificulta la observación y las maniobras de pilotaje, por una barquilla abierta, yendo el piloto protegido con una escafandra o «traje estratosférico», especial para protegerle de los rigores de un ambiente en que la temperatura varía entre 60° bajo cero a la sombra y 60° sobre cero al sol, en que el aire tiene una densidad quince veces menor que el que respiramos, en que la presión atmosférica es la vigésima parte de la del nivel del mar, y en que la intensidad de las radiaciones ultravioleta y cósmica ejercerán acciones desconocidas sobre el organismo humano, que nunca ha sido expuesto a ellos en estas condiciones.

Se ven claramente los problemas que presenta la realización de este traje estratosférico, que requieren estudio detenido, pero que no parecen insuperables. Es innegable su interés, pues los resultados obtenidos demostrarán si en los futuros aviones estratonáuticos podrán ser utilizados estos trajes para el personal que tenga que trabajar de la cabina cerrada, para efectuar observaciones astronómicas de orientación, para reparación de averías, reglaje de motores, etc.

Para la concepción de este traje, que tendrá una parte interior, de caucho, impermeable como la cámara de un neumático, protegida por otra exterior resistente hasta tres toneladas por metro lineal, que impida la dilatación de la interior ejerciendo el papel de la cubierta, ambas dentro de un traje con calefacción eléctrica y unidas a una escafandra metálica para la cabeza donde lleguen los tubos de oxígeno procedentes de botellas de este gas comprimido, y donde se alojen también cartuchos de potasa para absorber el ácido carbónico, se ha supuesto que el aire del ambiente es despreciable y el traje que se realice lo mismo podrá servir en la estratosfera que en el vacío absoluto. Ha habido, pues, que resolver prácticamente el problema del «traje astronáutico», tan citado en las novelas fantásticas de visiones del porvenir, en que los pasajeros que viajan en los «expresos» de Venus o de Marte pueden aprovechar las condiciones, únicas entre todos los vehículos, que les ofrecen las «astronaves» de poder salir de ellas vestidos con los trajes especiales, y cernerse libremente por el espacio sin temor a quedarse atrás ni a caerse, y volviendo a bordo cuando lo deseen con sólo disparar un proyectil, a mano o con un arma de fuego, en dirección opuesta a la que se quiere seguir.

Según opinión del problema Kolhörster y del teniente de navío Settle, la idea de efectuar esta ascensión en barquilla abierta es del mayor interés y permitirá obtener en ella datos de mucho más valor que todos los obtenidos en las anteriores exploraciones estratosféricas. En cambio, el profesor Piccard es opuesto a ella y cree preferible el empleo de la barquilla esférica ideada por él.

La altura accesible no puede ser determinada con exactitud a priori por ignorarse la temperatura del aire ambiente que se ha de encontrar a la máxima altura, pues, aunque de las observaciones habituales en sondeos atmosféricos se deduce que ha de ser de 53 a 60 grados bajo cero, en cuyo caso se llegaría hasta los 23 kilómetros en cambio, otros sondeos recientes hechos en Bélgica han acusado solamente 20 grados bajo cero, con lo cual la altura sería de 21.800 metros, pues por cada grado de aumento de temperatura se pierden unos 30 metros de altura máxima accesible. Parece que este inesperado incremento en la temperatura de la estratosfera ha sido debido a la presencia de cenizas volcánicas procedentes de las últimas erupciones de los Andes, que, suspendidas a grandes alturas, absorben calor solar y caliente el aire ambiente.

Las aplicaciones que esta exploración estratosférica pueden tener, además de la deportiva de batir el «récord mundial de altura de todas las categorías», y las científicas referentes a la investigación sobre los rayos cósmicos, estado eléctrico, composición química, temperatura, densidad y presión del aire, color del cielo, visibilidad de las estrellas, espectro solar, observación de la corona, campo magnético terrestre, intensidad de la gravedad, efectos biológicos y fisiológicos, estudio de corrientes de aire, fotografías aéreas con placas sensibles a la luz infrarroja, en el amplísimo horizonte que comprenderá toda la península ibérica, etcétera, están las consecuencias importantísimas de orden práctico, que de estas observaciones se pueden deducir para la navegación estratosférica con aviones adecuados para volar en estas alturas, de los que ya están en construcción varios tipos.

Un avión, no excepcional, de los que con una superficie sustentadora de 30 metros cuadrados, y con un peso total de dos toneladas y media pueden volar a nivel del mar a 260 kilómetros por hora con un motor de 400 caballos; a los 20 kilómetros de altura volaría con velocidad de 1.000 kilómetros por hora con un motor sobrealimentado, de 2.500 caballos. Esto, actualmente, no está resuelto en la práctica, pero se está a punto de resolverlo, pues ya se han construido aviones como los de la Copa Schneider, que llevan motor de 2.500 caballos, con un peso total del avión de 2.500 kilogramos; sólo falta adaptar estos motores a un vuelo continuado en la estratosfera y hallar el propulsor o tipo de hélice, de grandes palas, apropiado para esto. Entonces la navegación aérea habría dado su paso decisivo, pues, sin temor a perturbaciones atmosféricas que a esas alturas no existen, se alcanzaría esta enorme velocidad que pondría a América a cinco horas de Europa.

Además de estas aplicaciones de orden civil, pueden deducirse inmediatamente otras importantísimas de orden militar, puesto que, una aeronave volando a 1.000 kilómetros por hora en una región del aire donde no se producen sonidos y en condiciones de invisibilidad e invulnerabilidad práctica desde el suelo, constituye un arma de ataque formidable, contra la cual resultarían impotentes, no solamente por las defensas antiaéreas de superficie, sino también las del aire, pues por rápidamente éstas se elevaran para atacar al avión estratosférico, desde que su presencia hubiera sido acusada por el efecto de los proyectiles arrojados (único síntoma que la denunciaría), se tardaría, por lo menos, una hora en alcanzar la altura, tiempo más que suficiente para terminar la acción ofensiva y escapar.

Se ha dicho que las ascensiones de Piccard tenían como única finalidad la investigación científica, y en cambio las de los aeronautas soviéticos eran principalmente destinadas a las aplicaciones militares; en la que proyectamos debemos proponernos obtener resultados esencialmente conducentes al progreso de la ciencia y a sus aplicaciones civiles para el perfeccionamiento de la navegación, pero aún nos hemos de sentir más satisfechos si con ella se obtiene el triunfo deportivo de superar el más importante record mundial de la aeronáutica, y, sobre todo, si de las observaciones efectuadas, nuestros técnicos militares consiguen deducir consecuencias que, ya que no para empresas guerreras en las que nadie en España sueña por ahora, puedan ser de utilidad para aumentar nuestro prestigio militar y los medios para defender la integridad de nuestro territorio nacional.