

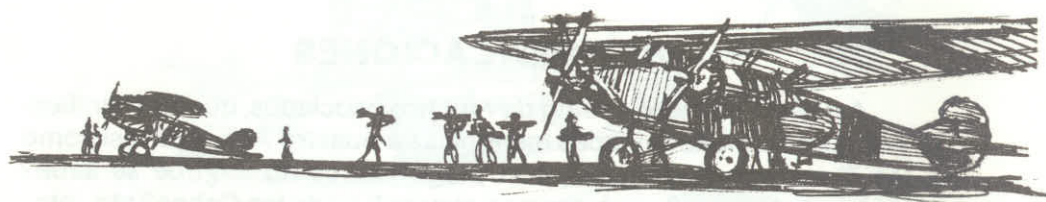


**BOLETIN INFORMATIVO DE LA JUNTA DIRECTIVA NACIONAL
DE LA ASOCIACION DE AVIADORES DE LA REPUBLICA**

A. D. A. R.

APARTADO DE CORREOS 10.177
BOLETIN N.º 4

28080 MADRID
OCTUBRE 1987



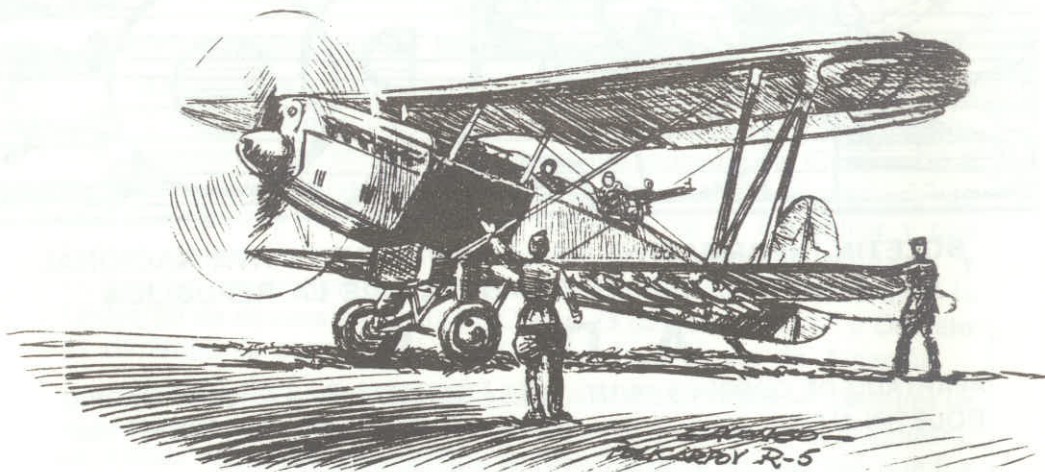
MENSAJE DE LA JUNTA NACIONAL

Este mensaje rezuma alegría por cuanto resalta la efemérides más importante de nuestra agenda reivindicativa: 7 de Julio de 1987, en la que el Tribunal Constitucional reconoce la discriminación manifiesta que padecíamos con relación a los funcionarios civiles y otros militares profesionales. Motivo de satisfacción generalizada aun para aquellos compañeros que, por cualquier circunstancia, tenga alguna dificultad para demostrar su profesionalidad, por cuanto prometemos continuar trabajando para intentar la búsqueda de soluciones para todos aquéllos aviadores que lo fueron de hecho lo sean de derecho.

Igualmente, reiteramos nuestra entera satisfacción al comprobar que ADAR va tomando un mayor cuerpo asociativo y solidario y que el censo en lugar de disminuir como creían algunos, va aumentando. Ahora, se aproximan muchos compañeros a pedir su ingreso. De acuerdo con nuestros Estatutos y Reglamento de Régimen Interior les recibimos sin preguntarles los motivos de su retraso por incorporarse a nuestro movimiento asociativo. En estos momentos de alegría, consideramos más importante reconocer y resaltar los méritos de los hombres que participaron con su entrega total al bien colectivo, que recriminar a esos otros amigos que optaron por una postura pasiva, sin la menor preocupación por los temas reivindicativos y de amistad que en la actualidad benefician a todos.

Finalizamos este mensaje optimista, aceptando la idea de celebrar un ACTO HOMENAJE que testimonie el agradecimiento a todas las personas que junto con nuestro asesor jurídico, han contribuido al hecho que determinó el reconocimiento de nuestra profesionalidad.

En su día, se informará de la fecha y lugar para reunirnos con tal fin.



REIVINDICACIONES

A la vista del nerviosismo de muchos asociados, que, se manifiesta por las continuas llamadas telefónicas a nuestro Abogado, así como a las Directivas Regionales, con preguntas como ... *¿qué se sabe? ¿cuándo cobramos? ¿cobraremos atrasos? ¿y de los Cabos? etc., etc.*, esta Directiva Nacional, una vez más ratifica el último informe jurídico que parece ser a pesar de su claridad, no ha sido entendido por gran número de asociados por tanto REPETIMOS:

PRIMERO.— Estamos pendientes de la Sentencia de la Sala 4.^a de la Audiencia Territorial (que será en breve); esta Sentencia será estimatoria de acuerdo con la del Tribunal Constitucional, pero habrá que analizar el contenido y profundidad de su desarrollo.

SEGUNDO.— Una vez que la citada Sala se manifieste, será la Administración la que tenga que ejecutarla.

TERCERO.— Nuestro Jurídico está en continuo contacto con los citados Departamentos, y tratará por los cauces legales que el asunto se resuelva de la manera más rápida.

CUARTO.— En el supuesto que la Administración dilatara sin ningún fundamento jurídico la ejecución de las Sentencias, nuestro Abogado actuaría y trataría de impedirlo también por los cauces legales.

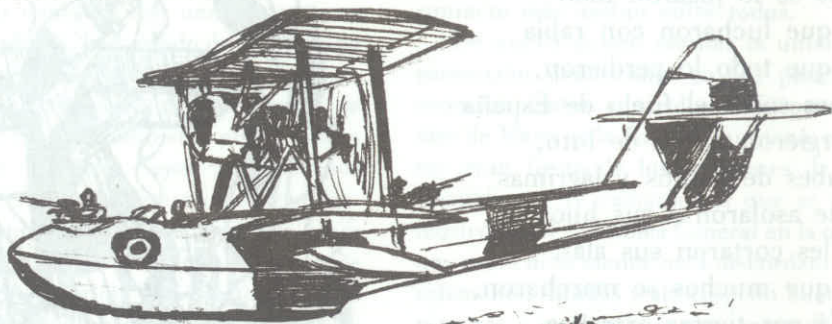
Rogamos una vez más paciencia, os tendremos al corriente ante cualquier noticia que se produzca, sea buena, regular o mala.

¡¡TRANQUILOS!!

Desde aquí, en este Boletín, tenemos que hacer constar las atenciones recibidas por los compañeros de Alicante durante nuestra estancia en esa acogedora y bella región, atendidos y obsequiados por esos "Bribones", pasamos un día delicioso los matrimonios Medina y Alonso que sólo fue empañado por el ingreso urgente de Celestino Díaz en la clínica de Bellavista para ser intervenido de una hernia estrangulada, ya felizmente superada.

Asimismo nuestro entrañable Diego Tomás, por tierras levantinas tuvo que ser ingresado e intervenido de una obstrucción intestinal. Esta ya en Madrid, en su domicilio, recuperándose y le deseamos un pronto restablecimiento para tenerlo entre nosotros.

EL FRANCES



A ENRIQUE PEREIRA ALONSO

1987 MURCIA

El pasado día 23 de mayo de 1987, estuve presente en la Asamblea General Ordinaria organizada por A.D.A.R., este año por los compañeros de la bonita ciudad de Murcia, ciudad imborrable en nuestros recuerdos de juventud. El mismo día Comida de Hermandad en Hotel 7 Coronas de la misma capital, también celebrada anualmente por nuestra asociación después de la asamblea, complemento que nos otorga la dicha de expansión del abrazo a los compañeros que solo vemos una vez al año con motivo de esas añales reuniones.

En la asamblea y tocando el 4.º punto del Orden del Día: Informe Jurídico. Durante el informe me di cuenta que la vida no es más que un videoclip, donde lo de menos es lo que pasa, lo único que importa es la intensidad del instante que se vive. Nuestra suerte en la Guerra Civil Española se convertiría en un hecho que marcaría nuestras vidas, teniendo que recomenzar como pudimos una vida nueva después de haber pasado por el exilio o la cárcel. La nueva generación democrática que se incorpora tarde a reflexionar, no lleva sobre sus espaldas el peso del protagonismo doloroso de los inocentes de nuestra edad, y así, siguen pendientes nuestras reivindicaciones.

La recompensa de estas asambleas es la fraternidad honda que se vive como un récord impenitente de llegar siempre más lejos hasta alcanzar nuestro objetivo, y procurar que el video clip termine antes que nuestras vidas, ya que solo el trabajo tiene firme recompensa para el logro de unas aspiraciones.

A LA AVIACION REPUBLICANA

La llamaban la "GLORIOSA"
sobre los cielos de España
y aún sigue siendo GLORIOSA
aunque ya peinan canas.

Fue una gesta de valientes
de juventud, de esperanza
que se lo jugaron todo
y que lucharon con rabia
y que todo lo perdieron,
pues sobre el Cielo de España
surgieron nubes de luto,
nubes de llantos y lágrimas
que asolaron a sus hijos
y les cortaron sus alas,
y que muchos se marcharon,
allá por tierras extrañas
y allí muy lejos murieron,
todos lejos de sus casas
lo mismo en la fría Rusia
que en esas playas de Francia
que los cubre con su tierra
y que no es, la de su Patria.

*Feli de las Heras
Vda. de Figueroa*



Relación de compañeros fallecidos y de los que ha tenido esta Directiva conocimiento, testimoniando a sus familiares nuestro sentido pesar por esta pérdida tan sensible para todos nosotros:

FRANCISCO JIMENEZ ASENSIO	7/2/87
DAVID MATESANZ OLMO	22/3/87
ANTONIO MARTINEZ HERNANDEZ	7/2/87
JOSE ZAPATERO CEGARRA	MAYO/87
FERNANDO IZQUIERDO GAHETE	18/6/87
PEDRO GONZALEZ MALO	12/7/87
JUAN LUIS PROAÑO	4/8/87
TOMAS CRUZ	AGOSTO/87
LUIS FERNANDEZ CALABIA	SEPTIEMBRE/87
VALENTIN MAS MORERA	EN MEXICO
ROGELIO SANCHIZ FILLLOL	2/7/87

MARCHAMOS POR BUEN CAMINO

Creo necesario hacer apología y reflejar algunos comentarios, respecto a la nueva orientación y manera de actuar de la Junta Nacional de A.D.A.R., presidida con mucho acierto y eficacia por nuestro compañero D. José María Bravo, que en estrecho contacto con unos magníficos colaboradores, han sabido dar un sentido más democrático y comunicativo a nuestra Asociación, hasta el extremo, de permitir crear un ambiente propicio para eliminar aquellos viejos antagonismos que anteriormente existían entre algunos buenos compañeros, llegando hasta el punto álgido de tener que separarse de nuestra Asociación. Hoy ya, todo parece que se ha superado y se vuelve a la normalidad, tanto es así, que la mayoría de estos compañeros disidentes, están retornando y dan por finalizadas sus discrepancias, ante la actitud conciliadora y democrática de la Junta Nacional y sus Delegaciones Regionales. Doy pues, mi más cordial bienvenida y me gustaría incluir al compañero Mendiola entre estos asociados que retornan, a esta acogedora y grande casa que es la Asociación de Aviadores de la República.

Como todo es un cúmulo de buenas actuaciones, tengo que destacar también en estas líneas, la gran labor y esfuerzo constante de los magníficos compañeros D. Celestino Díaz y D. Eusebio Alonso, así como su equipo de colaboradores en la redacción de nuestro Boletín Informativo "ICARO", siendo su publicación, una cosa más a agradecer a la Junta Nacional por mandar gratuitamente sus ejemplares a todos los asociados y estar de esta forma en una más estrecha comunicación con todos los compañeros de A.D.A.R., por tal motivo, me permito

Por Patrocinio Romero Vallhonrat

recomendar, que, envíen sus donativos y sus colaboraciones escritas para facilitar el trabajo a la comisión redactora para que nuestro Boletín no deje de editarse y con ello tener una información y un contacto más asiduo entre todos.

De nuevo quiero resaltar la unión y corrección demostrada en los pasados acontecimientos ocurridos en el pasado mes de Mayo en la Capital Murciana, con esa gran fiesta de los Aviadores de la República y su camaradería que se demostró en su Asamblea General en la que no surgió ni la menor nota discordante y solamente, saludos y abrazos con buenas maneras y es de esta forma, como debemos de seguir comportándonos dentro de esta gran familia de Aviadores.

Solamente hubo que lamentar, tanto en la Asamblea como en la comida, la ausencia por enfermedad de los queridos compañeros: D. Javier Paulino de C. Real, el Comandante Montero de Valencia y Alfonso Sánchez de Murcia, así como de algunos otros que por su edad no les permitió su desplazamiento para asistir a estos actos tan entrañables y amenos.

Si seguimos por este buen camino, conseguiremos el pasar al TITULO I y que los Cabos y especialistas también consigan sus justas aspiraciones ya que para ello, nuestro abogado D. Luis Roldán no deja de trabajar en sus contenciosos, hasta que de una vez, consiga todas nuestras aspiraciones reivindicativas para que todos los compañeros de A.D.A.R. sean felices.

¡Que tengamos salud y siga esta unión entre todos, para que veamos satisfechos todos nuestros deseos!



MUSEO DE AERONAUTICA
Y
ASTRONAUTICA
GENERAL DIRECTOR

ROMERO ROBLEDO. 8
TELEF. 244 35 67
28008 MADRID

Madrid. 08 de Junio de 1.987.

SR. D. JOSE MARIA BRAVO FERNANDEZ
Presidente de la Asociación de Aviadores de la
República.
Apto. Correos 10177
20080 - MADRID

Estimado Señor Presidente:

Me dirijo a Vd. como Director del Museo del Aire, para comunicarle determinadas inquietudes de nuestro Museo y rogarle que como Presidente de la Asociación de Aviadores de la República. le de la máxima difusión entre los miembros de la misma.

Como muy bien sabe. por anteriores contactos que ha tenido el Museo con Vds., nuestros fines son la recopilación, conservación, custodia y difusión de nuestro acervo histórico aeronáutico. Una parte muy importante y desgraciadamente mal conservada y poco conocida, es la que se refiere a las actividades de las F.A.R.E. El Museo está haciendo un gran esfuerzo por superar estas deficiencias, y en este orden se ha construido, por ejemplo, con grandes dificultades para la obtención de información, documentación y detalles, un POLIKARPOV I-16.

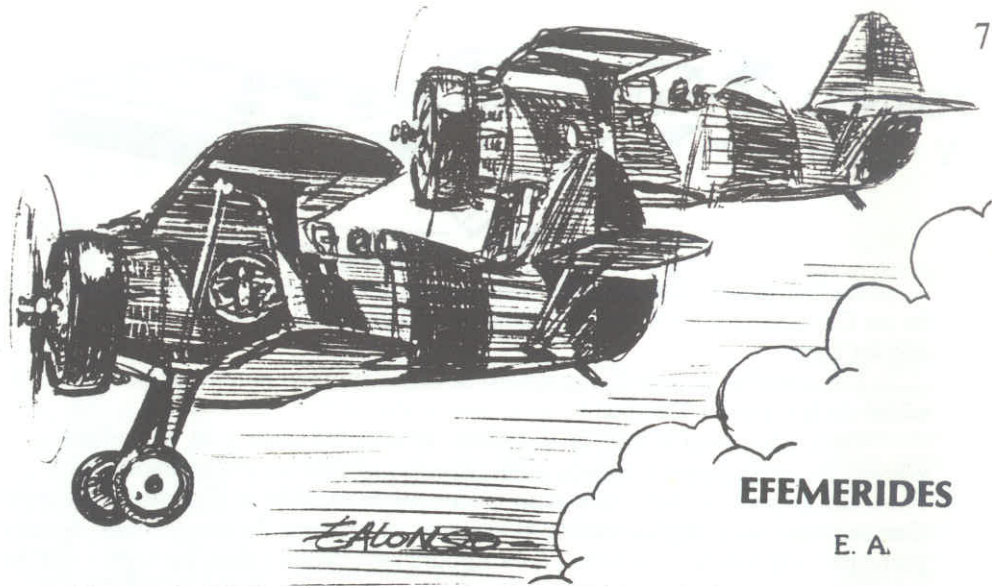
En éstos días y con la valiosísima ayuda de un grupo de entusiastas, antiguos mecánicos y operarios de la S.A.F., de Sabadell, estamos reconstruyendo en Santa Perpetua de la Moguda, un POLIKARPOV I-15.

Para afrontar estas reconstrucciones y las que en el futuro pretendemos realizar, hemos buscado por toda nuestra geografía y siguiendo todas las informaciones que nos han llegado, todos los restos, documentación, fotografías, etc., que hemos podido obtener. Por ejemplo, hemos rescatado del fondo del Lago de Bañolas un motor, radiadores y algunos restos más de un TUPOLEV SB-2 "KATIUSKA": y en los Picos de Europa, otros restos de un POLIKARPOV I-15 accidentado durante la Campaña del Norte.

Desgraciadamente todo esto es aún insuficiente y tenemos grandes lagunas que quizá se podían ir llenando con la colaboración y aportación de los miembros de esa Asociación. En este sentido me dirijo a Vd. Sr. Presidente con el ruego, repito, de que difunda esta solicitud nuestra entre los miembros de esa Asociación y que incluso, si conoce alguna otra posible fuente de obtención de éstos elementos que no dependa de Vds., nos lo indique para hacer ante ellos idéntica gestión.

En espera de sus noticias, le saluda atentamente.

Fdo.: José Tomás Mora Sánchez.
- General de Brigada -



EFEMERIDES

E. A.

Durante la década del 20 al 30, los Servicios Técnicos de la Aviación Soviética trataban de concebir un magnífico caza que reemplazase al viejo material sobrante de la Primera Guerra Mundial.

Dos ingenieros se pusieron sobre el tablero a estudiar este problema Nikolai Polikarpov y Dimitri Grigorovich.

Nació, primero, un caza que para su época ya destacó y que algunos de nuestros compañeros tuvieron ocasión de volar cuando pasaron del elemental a caza: el I-5.

Después Polikarpov y ya en el año de 1933 con otros competentes diseñadores sacaron un biplano de líneas tan finas nunca vistas hasta entonces, el I-15.

Las pruebas fueron satisfactorias, tanto es así, que enseguida comenzó la producción en serie y en 1934 se entregaron ya aparatos para equipar las escuadrillas de caza a las "Voenno Vozdushenie Sili" (Fuerzas Aviación Militar).

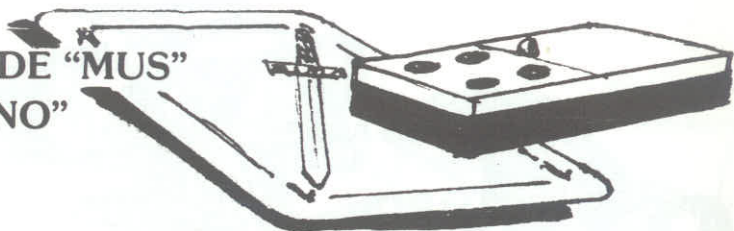
El I-15, caza monoplaça, biplano ala superior llamada de "Gaviota", esto es, unida al fuselaje directamente, lo que aerodinámicamente era ideal por la supresión de los montantes del Centro-Plano y facilitando una gran visibilidad hacia arriba y delante para el piloto. Solo un estudiado montante unía el plano superior al inferior, decalado algo más hacia atrás.

Todo el esqueleto era de tubos de acero revestido de tela, motor refrigerado por aire en estrella de 9 cilindros y potencia que varia entre los 700 C.V. y 750 C.V., un depósito de 260 litros entre el motor y el piloto. Armamento: 4 ametralladoras entre los cilindros del motor, de calibre 7,62 Skas de cadencia de tiro de 1.500 a 1.800 disparos por minuto. Un tren de aterrizaje de patas fuertes e independientes.

Era uno de los mejores cazas acrobáticos, se decía de él que subía como un ascensor y girando en combate que se mordía la cola.

Envergadura	9.75 m.
Longitud	6,35 m.
Velocidad máxima	320 Km./h.
Techo	10.400 m.
Autonomía	1 h. 45 min.

TORNEO DE "MUS" Y "DOMINO"



La Delegación Centro-Noroeste-Canaria, tiene proyectado la organización de un Campeonato de "Mus" y "Dominó" a disputar en el mes de Noviembre del año en curso.

Las partidas de este Campeonato se disputarán por parejas en nuestro local social de la Casa de Campo.

Para darle mayor interés al torneo, al final del mismo se procederá a la entrega de sensacionales trofeos a las parejas campeonas y subcampeonas.

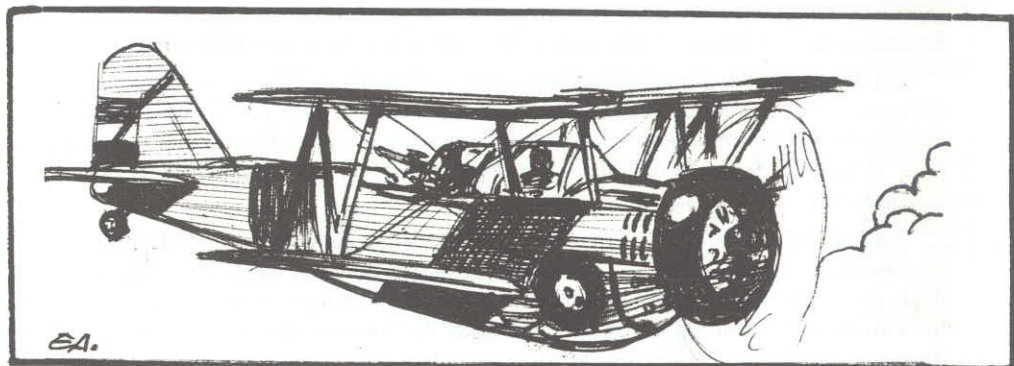
Obvio será el decir que para poder hacer factible la realización de este Campeonato será imprescindible el conocer el número de parejas que desean participar, y que necesariamente, nunca podrá ser inferior a diez, para cada una de las especialidades.

Una vez que sea conocido el número de parejas participantes, se procederá a la confección de los correspondientes calendarios y al preceptivo Reglamento, por el que habrán de regirse todos los participantes.

Las inscripciones y aclaraciones que puedan suscitarse se podrán efectuar en nuestro local social de la Casa de Campo, los martes, jueves de 16 a 20 horas y los sábados de 10.30 a 13.00 horas a partir del 1 de Octubre hasta el día 25 del mismo mes del año en curso.

Como quiera que todos los que formamos parte de A.D.A.R. llevamos dentro de nosotros el espíritu de Campeones, este torneo dará ocasión de demostrar cual es el mejor en estas especialidades. ¡Os esperamos!

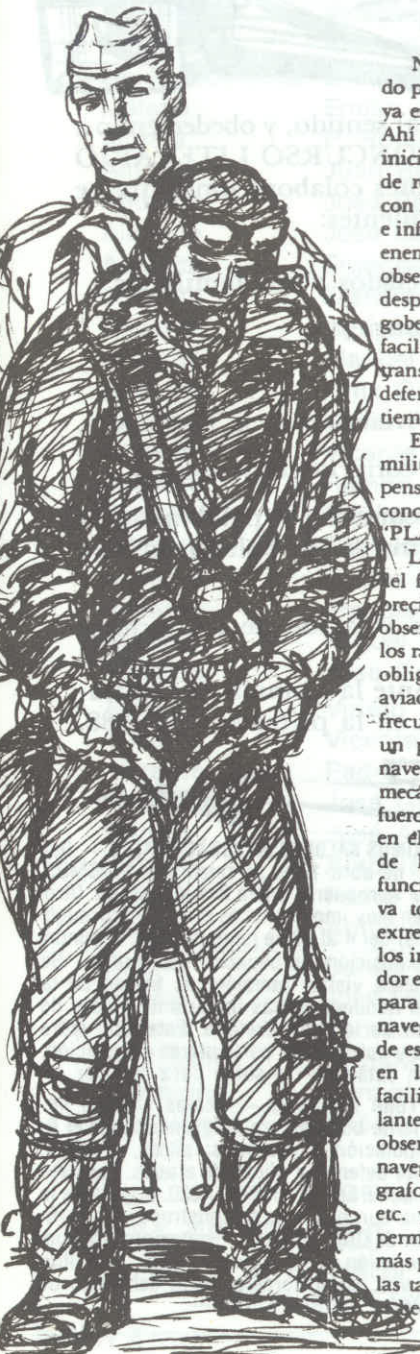
La Directiva



SE RECUERDA A TODOS LOS COMPAÑEROS, QUE EN CUANTO SE COBRE LA PRIMERA MENSUALIDAD, DEBERA ABONARSE EL 50 % DE LA MISMA PARA EL ABOGADO.

— OPINION — AVIADORES MILITARES

CON O SIN PLAZA EN VUELO



No hay invento que aun no siendo pensado para la guerra no se haya empleado para misiones bélicas. Ahí tenemos el aeroplano que, inicialmente, se aplicó como arma de reconocimiento y colaboración con la artillería para corregir el tiro e informar de los puntos débiles del enemigo. Así nace la figura del observador con plaza en vuelo, que despreocupado de la misión de gobernar el avión puede, con más facilidad, recopilar datos para transmitirlos a tierra y a su vez, defender el aparato, en los primeros tiempos, con una simple pistola.

El avión entra en combate y a los militares tripulantes, para recompensarles por el peligro, se les concede una grauficación llamada "PLAZA EN VUELO".

Los aeródromos estaban cerca del frente y por tal motivo sólo se precisaba realizar una navegación observada. Más tarde, se iniciaron los raids entre continentes y se hace obligado ampliar el número de aviadores con plaza en vuelo. Eran frecuentes aeronaves tripuladas por un piloto, 2.º piloto, observador-navegante y mecánico. Al hablar de mecánicos es bueno reconocer que fueron el eslabón más importante en el complicado proceso evolutivo de la aviación. Igualmente, la función del navegante-observador va tomando importancia hasta el extremo que en muchos aviones, los ingenieros colocaron al observador en la parte delantera del aparato para poder verificar un modo de navegar más avanzado, permitiendo de esta manera manejar el sextante en la navegación astronómica y facilitar su observación. Este tripulante ya no sólo realiza la tarea de observador sino que actúa como navegante, radiotelegrafista, fotógrafo, ametrallador, bombardero, etc. y su posición privilegiada le permite localizar el objetivo con más precisión. De la complejidad de las tareas del observador lo ratifica el hecho de que el Mando Aéreo de

la República exigiera, al principio, la titulación universitaria a los aspirantes.

A medida que los aviones se convierten en auténticas fortalezas volantes y realizan misiones a grandes distancias se necesita la colaboración de un equipo conjunto de piloto, navegante, ametrallador-bombardero, radio, fotógrafo, etc. En estas aeronaves, el navegante solía ser el máximo responsable del servicio a cumplir.

En seguida, los avances de la técnica y la velocidad, sin olvidar el piloto automático y la radiogoniometría corrigen los efectos de la deriva producidos por la velocidad del viento y otras anomalías, permitiendo al piloto realizar, por sí solo, la totalidad de las misiones. Desde entonces, prácticamente desaparece la función del navegante, pues el piloto, ante cualquier circunstancia, puede averiguar su situación y rumbo a seguir.

Nadie puede olvidar que aquellos aviones volaban porque iban tripulados por hombres audaces y competentes que jamás pensaban en el riesgo y también por el trabajo de los aviadores que quedaban en tierra —"SIN PLAZA EN VUELO"— pero hacían posible la puesta a punto de una máquina de guerra que necesitaba la colaboración de una serie de especialistas y de un aparato sanitario y burocrático imprescindible para su óptimo funcionamiento.

En nuestros días, el factor hombre continua siendo fundamental; pero la aviación se va perfeccionando en motores, armas, aparatos de navegación, mecanismos electrónicos, hoy factores más importantes que el mismo piloto. Así nace el avión no tripulado y por tanto sin plaza en vuelo. Al final todos igual, sin plaza; pero nadie puede negar nuestra PROFESIONALIDAD ratificada con la autenticidad de la guerra.

Así opina CELESTINO DIAZ

CONCURSO LITERARIO



Como primera sugerencia recibida en tal sentido, y obedeciendo a la misma, anunciamos la apertura de **UN CONCURSO LITERARIO** —valga el título— para premiar a las mejores colaboraciones que se reciban de acuerdo con las condiciones siguientes:

- 1.º— Pueden participar todos los asociados y sus familiares.
- 2.º— Los temas preferentes a tratar son:
De Aviación en general.
Sobre la profesionalidad de los Aviadores de la República.
Sugerencias que estimulen una correcta convivencia.
- 3.º— Espacio, una cuartilla o mejor un número de palabras aproximado, al contenido de una página de este boletín, en letra de imprenta.
- 4.º— Los premios se adjudicarán por votación de los lectores efectuada por correo.
- 5.º— Estos premios se entregarán durante la Comida de Confraternidad a celebrar en Barcelona en la primavera de 1988.

LE BOURGET

1987

37º SALON INTERNACIONAL DE LE BOURGET.— Un grupo de amigos, 20 en total, de ADAR-Barcelona, hemos visitado este importante certamen aerospacial. Aviones militares, civiles y deportivos. Misiles, naves, satélites, etc., ha sido la nota dominante de la exposición. También hemos asistido al festival de aviación organizado por la "Amicale Jean Baptiste Sallis", donde tiene en vuelo una flota de 70 aviones, modelos que van desde 1914 a 1940 y todos los años hacen exhibiciones que resultan vistosas y emocionantes. Finalmente, en el Museo del Aire de Le Bourget, hemos visto, entre otros, el único ejemplar de un "Chato", donde todos nos hicimos fotos.

PROXIMOS SALONES INTERNACIONALES.— Del 12 al 17 de abril 1988, se celebra el "COSMOS 88" en el Aeropuerto Costa Brava, Gerona. Otro certamen muy importante es el de Farnborough (Londres) del 4 al 10 de junio de 1988, segunda gran exposición aerospacial del mundo. Se recomienda visitar también el Museo de la RAF, en Hendon, el más importante museo de aviación de la Gran Bretaña. Este país entre museos y colecciones particulares de aviación, tiene en catálogo 114 sitios para conocer.

CULTURA AVIATORIA.— Hemos visto el impresionante bombardero de gran alcance el B-1B. Tripulación 4 personas: piloto, copiloto, oficial de defensa y oficial de ataque. También hemos admirado el AIRBUS A320, orgullo de la industria europea, que se construye con participación de CASA-España. Finalmente una nueva generación de aparatos de caza, que utilizan la voz, como tercera mano del piloto de combate.

**RELACION DE DONATIVOS RECIBIDOS DE
MAYO A SEPTIEMBRE PARA AYUDA DE
A.D.A.R. Y BOLETINES**

Procedencia	Nombres	Cantidad
Barcelona	Veterani, S. A.	500.000 ptas.
Barcelona	Antonio Roselló	3.000 ptas.
Unión Soviética	Espanoles de ADAR en Moscú	40.000 ptas.
Málaga	Emilio Almiñana Soria	12.000 ptas.
Murcia	P. Romero Vallhonrat	400 ptas.
Alicante	Juan Bevia Pastor	1.000 ptas.
Alicante	José Barricarte	1.000 ptas.
Alicante	José Campanella	1.000 ptas.
Alicante	Francisco Castelló	1.000 ptas.
Alicante	Francisco Domenech	1.000 ptas.
Alicante	Agripino Fernández	1.000 ptas.
Alicante	Manuel García	1.000 ptas.
Alicante	Félix Gordero	1.000 ptas.
Alicante	Mario Hernández	1.000 ptas.
Alicante	Vicente Lillo	1.000 ptas.
Alicante	Ramón Marco	1.000 ptas.
Alicante	Ernesto Marimón	1.000 ptas.
Alicante	Francisco Oliver	1.000 ptas.
Alicante	Benito Pérez	1.000 ptas.
Alicante	Francisco Poveda	1.000 ptas.
Alicante	Miguel Puche	1.000 ptas.
Alicante	José García Villalba	1.000 ptas.
Alicante	Viriato Tomás Almendros	1.000 ptas.
Alicante	Vicente Albeza Limiñana	1.000 ptas.
Alicante	Pedro Giménez López	1.000 ptas.
Alicante	José Gisbert Valls	1.000 ptas.
Madrid	José Ases	1.000 ptas.
Madrid	Antonio Camon	500 ptas.
Madrid	Pedro del Olmo	200 ptas.
Madrid	Antonio Miguel Rodríguez	1.000 ptas.
Madrid	Daniel Quinteiro	17.582 ptas.
Madrid	José Hevia	17.500 ptas.
Murcia	Andrés Albaladejo	10.000 ptas.
Benicasin	Fernando Larios Giménez	1.500 ptas.
Barcelona	Carmelo Suades Prats	5.000 ptas.
Barcelona	Anónimo	10.000 ptas.

TOTAL..... 640.682 ptas.

BOLSA DE TRABAJO

EL HIJO DE UN COMPAÑERO NUESTRO OFRECE SUS SERVICIOS COMO ADMINISTRATIVO
— INGLÉS ORAL Y ESCRITO — INTERESADOS TEL. 430 13 90

"ASOCIACION DE AVIADORES DE LA REPUBLICA A.D.A.R."

[Breve comentario de 50 años de Historia (1936-1986)]

ANTECEDENTES.— Los componentes de esta Asociación, una parte que ya fueron militares antes del 18 de Julio de 1936, y otro grupo que ingresaron en el Arma de Aviación durante la Guerra Civil Española y que obtuvieron sus nombramientos, títulos y empleos con carácter efectivo otorgados por el Gobierno de la República y que fueron conferidos después de cursos en Academias Militares y ratificado con motivo de un ordenamiento legal, con mención de la Orden 20 de noviembre de 1936; Orden 23 de abril de 1937 y Decreto 14 de mayo de 1937 por el que fue creada el Arma de Aviación.

INICIO DE LAS ACTIVIDADES ASOCIATIVAS.— Después de la contienda y haber pasado las dificultades propias de la posguerra, se celebra reuniones para perfilar la filosofía de la Asociación, que fue legalizada oficialmente con el nombre de ASOCIACION DE AVIADORES DE LA REPUBLICA en junio de 1977, por el Ministerio del Interior y con la aprobación de los Estatutos y Reglamento de Régimen Interior por el que se rige la Entidad.

FINES DE LA ASOCIACION.— Son fines de la Asociación mantener la amistad entre todos sus componentes. Ayudar a los asociados en situaciones de indigencia. Colaborar en la reconciliación nacional. Organizar actos culturales, comidas de confraternidad, visitar Salones Internacionales, asistir a Festivales Aéreos, y reivindicaciones de nuestros derechos, y con la especial mención que la Asociación no tiene carácter ni actividad política alguna.

ORGANIZACION ADMINISTRATIVA.— Los órganos de gobierno de la Asociación son una Junta Nacional y varias Agrupaciones Regionales distribuidas en áreas administrativas por toda la península, así como en diversas naciones de Europa y América.

CONSIDERACIONES FINALES.— Como veteranos asociados en A.D.A.R. intentamos mantener un espíritu joven y entusiasmo por todo lo relacionado con la Aviación. Estamos abiertos para iniciar el diálogo con quienes interese fomentar objetivos de amistad y reconciliación nacional. Mantenemos un grato recuerdo por lo que fuimos y en todo momento intentamos ser dignos de honrar nuestra condición de antiguos miembros de la "F.A.R.E. Fuerza Aérea República Española", que participó en una no deseada guerra durante los años de 1936 a 1939. Finalmente y a través de una normativa legal derivada de la Ley/37/1984; Real Decreto 1033/1985 y Real Decreto 2559/1986, se reconocen derechos y servicios prestados, así como las distinciones que en atención al grado y empleo alcanzados les fueron otorgados a quienes durante la guerra civil, formaron parte del Arma de Aviación, en defensa de la II República Española.