

ALAS GLORIOSAS



Reproducción del autogiro biplaza C.6D de La Cierva, que en 1926 fue presentado en Inglaterra

BOLETIN INFORMATIVO 36

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

ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

*Con nuestros fervientes deseos
de paz y prosperidad.*

A.D.A.R.

PASEO DE LA CIRCUNVALACIÓN, 1 - APARTADO CORREOS 2995 - TELÉF. 3106313
08003 BARCELONA

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
08003 - BARCELONA

Número 36

NOVIEMBRE - DICIEMBRE 1984

Consejo de Dirección y Redacción:

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

Agradecemos las colaboraciones de:

Simón Fiestas Martí
Jaime Recasens Recasens
S. Campillo
J. Ruipérez

José Jové Alujas
Jorge Gil Cunillera
José Ferrer (Armero)

y la del Sr. Luis Martínez Mira, gran entusiasta de la aviación, que nos ha proporcionado varios dibujos humorísticos para el presente boletín.

IMPRIME: PRISMÁTIC A.G. - BEETHOVEN, 38 - TERRASSA - DEPÓSITO LEGAL: B-9.805/1979

Los artículos firmados expresan el criterio de sus autores, sin que por ello suponga que ADAR comparte necesariamente sus opiniones.

sumario

	Página
Editorial	3
Necrológicas / Alfonso Jiménez Brugués	4
Temas aviatorios	5
Farnbourg 1984	6
Museo de la Royal Air Force	7
Los cabos especialistas.	8
Agradecimiento	
Asamblea de la Delegación Norte-Balear	9
Por fin, el Boletín Alas Gloriosas, encuadernado	10
Biblioteca / Boletín Informativo "Alas Plegadas" y Medalla	11
Fotos helicóptero y autogiro	12
Los viejos aviones	13-18
IF...	19
Reconciliación	20
Los Polikarpov I-15 "Chatos" catalanes.	21-24
Las nuevas generaciones	25-26
I. Disposiciones generales / Jefatura del Estado	
Reconocimiento de derechos y servicios prestados	27-31
Decálogo para potenciar una Asociación	32-33
Poesía.- Cuentos de esta bola que llamamos mundo	35
Batalla del Ebro	36

EDITORIAL



El Boletín Oficial del Estado n.º 262, ha publicado con fecha 1.º de noviembre de 1984, la LEY 37/1984, de 22 de octubre, en reconocimiento de derechos y servicios prestados a quienes durante la guerra civil formaron parte de las Fuerzas Armadas, Fuerzas de Orden Público y Cuerpo de Carabineros de la República.

La LEY, en su preámbulo, entre otros dice: "En virtud de esta nueva regulación, se otorga reconocimiento jurídico a todos los que durante la guerra civil ingresaron en los Ejércitos y obtuvieron un nombramiento por parte de las autoridades de la República. Se distingue de este régimen del que se otorga a quienes antes de la guerra misma ya pertenecían a las Instituciones Militares, diferencia de tratamiento jurídico que deviene inequívocamente de las propias variaciones existentes en la situación de partida de ambos casos y que encuentra su justificación jurídica en la sentencia del Tribunal Constitucional, Sala Segunda, 63/1983, de 20 de julio."

En la Sesión del Senado de 20 de septiembre de 1984, un Ilustre Parlamentario y con referencia al dictamen de la proposición de ley referida, manifestó: "Es una ley para viejos, que van a rejuvenecer ahora por unos instantes con una ley que no va a ser perfecta, pero que puede ser perfectible."

Evidentemente se intentará que sea perfectible, ya que, no se ha tenido en cuenta la profesionalidad de los componentes del Arma de Aviación y, conforme se acordó en la Asamblea Extraordinaria celebrada en Madrid, se seguirán utilizando todos los recursos legales, para que finalmente podamos recuperar nuestra dignidad y plena rehabilitación de los derechos históricos que indudablemente nos pertenecen.

Sólo nos resta desear en este último Boletín del año, una larga vida a toda la familia de ADAR, y nuestros mejores deseos y felicidades, para el próximo año 1985.

NECROLÓGICAS

Lamentamos y tenemos el sentimiento de informar la triste noticia del fallecimiento de nuestros queridos compañeros de Arma:

JOSÉ VAQUÉ JOVÉ. - Norte-Balear
ENRIQUE MUÑOZ FORÉS. - Levante
CARLOS PAJUELO DÍAZ. - Levante
ANTONIO SÁNCHEZ BANDRÉS. - Levante
RAMÓN MEDIERO MENDAYA. - Centro
LUIS DÍAZ GONZÁLEZ. - Centro
LUIS FIGUEROA GONZÁLEZ. - Centro
FRANCISCO MUÑOZ FORÉS. - Levante
IGNACIO RAMOS NUEVO. - Murcia
JOSÉ SANTIAGO GAMERO. - Norte-Balear

A sus familiares nuestro más sentido pésame. ADAR rinde póstumo homenaje en memoria de estos compañeros y se inclina ante ellos en un último y respetuoso saludo.
¡Descansen en Paz!

ALFONSO JIMÉNEZ BRUGUÉS

Nuestro amigo y compañero nos ha dejado. Nacido en Molló (Gerona), en enero de 1906, ingresó en Aviación cuando tenía cumplidos 19 años, en el aeródromo de Cuatro Vientos (Madrid). Se especializó como mecánico, bombardero y piloto de caza.

Finalizó la guerra con el grado de capitán y entre su dilatado curriculum vitae, merece destacar que fue Jefe del Cuadro Eventual de Caza, Jefe de la Escuela de Caza y Combate, Probador en Alcantarilla, Jefe de la Escuadrilla La Calle, etc., siendo su último destino en el aeródromo de Alcantarilla.

En las pocas ocasiones que tuve el honor de tratarle, fue una persona amable, con la sencillez y la naturalidad que distingue a los hombres. Casi nunca hablaba de su pasado y hacía una vida solitaria en Figueras.

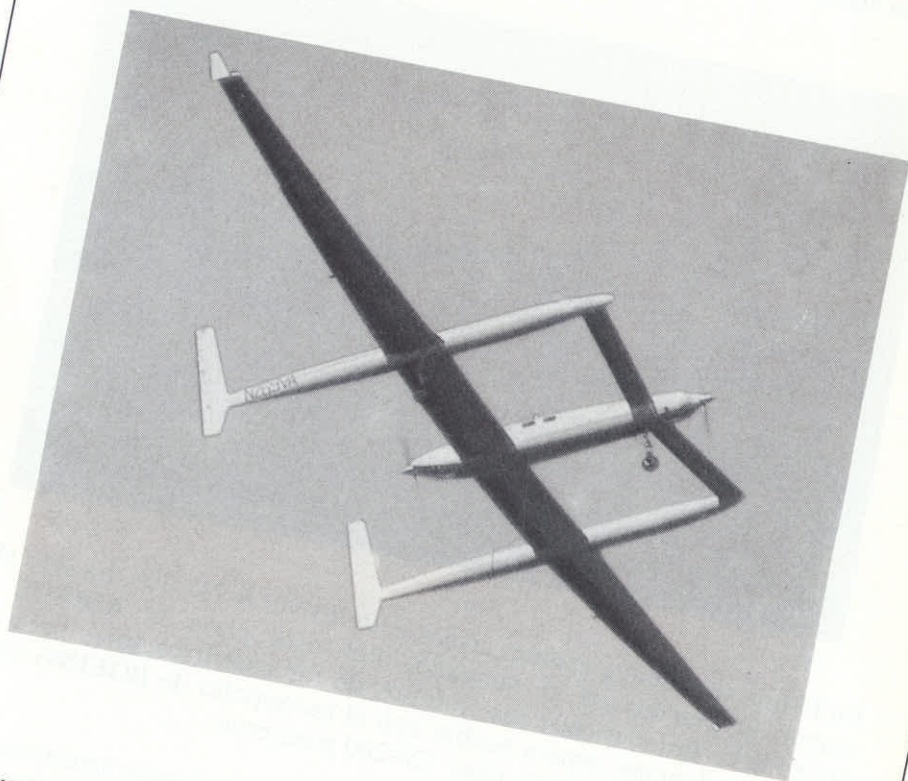
Siempre lo recordaremos con su aspecto vital y amables charlas en sus periódicas visitas a Barcelona, haciéndonos compañía en ADAR. Un inesperado achaque le sorprendió a sus 78 años y se lo llevó en un último vuelo hacia horizontes infinitos. Descanse en paz.

S. F. Martí

TEMAS AVIATORIOS

LA VUELTA AL MUNDO SIN ESCALAS

En la Exposición Experimental en Oshkosh, ha sido exhibido el modelo Voyager de Burt Rutan, aparato que permitirá dar la vuelta al mundo sin escalas.



El Voyager es un aparato cuyas prestaciones se sitúan en un campo en el que las teorías y fórmulas habituales ya no se aplican. Para salvar la distancia 45.000 kilómetros, se ha estudiado y tenido en cuenta muchos factores, así como otros valores no constantes, tales como el efecto con respecto al flujo laminar sobre las alas de los insectos que se estrellarán contra el avión durante el tiempo que dure el viaje. Una de las tareas más complicadas para la tripulación será la consistente en administrar el consumo de combustible, ajustando el consumo para equilibrar el avión. la fecha de esta tentativa, puede ser realizada en el próximo año 1995.

OROUGH 1984

endo al tema de la exposición de aviación que se celebró el pasado
mbre en las afueras de Londres, y en lo que se refiere a los aviones
ares, merece comentar el caza francés MIRAGE 2000N, aparato
za de penetración en todo tiempo, que será entregado a la Aviación
cesa en 1986/87. Estarán provistos del radar de actualización de la na-
ción siguiendo el perfil del terreno.

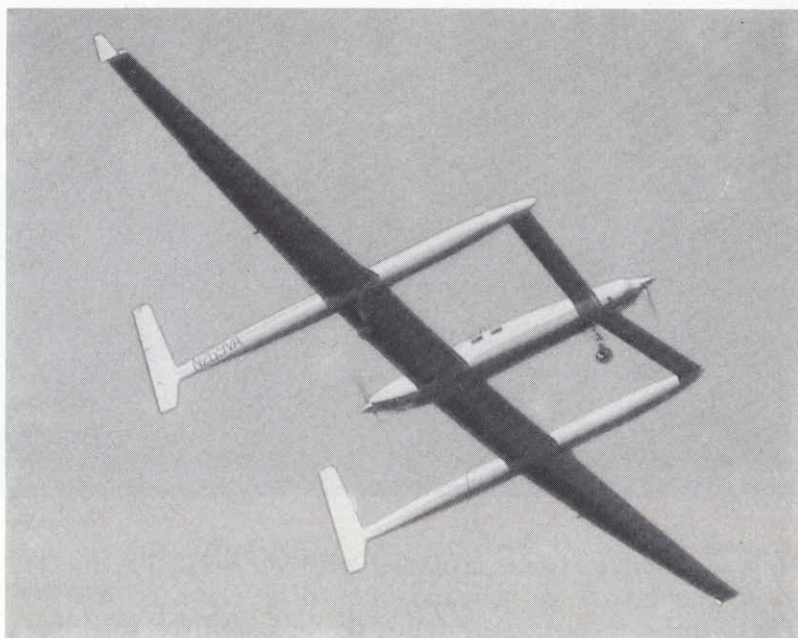


En lo que se refiere a aviones civiles el BOEING B-737-300, ha sido el de
mayor aceptación en el mercado. Por otra parte la AIRBUS IN-
DUSTRIE, que defiende los méritos de los cuatrirreactores para muy
grandes distancias, espera acabar con el monopolio de BOEING con su
modelo TA-11, concebido para 220-280 pasajeros.

En los proyectos de expansión y desarrollo de la industria aeronáutica na-
cional, tenemos el programa de revisión de los aviones norteamericanos
"F-15" estacionados en las bases europeas, adjudicados por la USAF a la
firma española CASA, constituye un triunfo para la empresa aeronáutica
nacional, que precisamente promueve un plan de reestructuración interna
para hacer frente a sus necesidades de adaptación al mercado. La actuali-
dad de la empresa CASA se completa con su reciente participación en el
Salón de Aeronáutica Internacional de Farnborough, donde tuvo un des-
tacado papel en la durísima competición entre las empresas aeronáuticas
de todo el mundo, por el mercado del denominado "tercer nivel" o "con-
muter".

LA VUELTA AL MUNDO SIN ESCALAS

En la Exposición Experimental en Oshkosh, ha sido exhibido el modelo Voyager de Burt Rutan, aparato que permitirá dar la vuelta al mundo sin escalas.



El Voyager es un aparato cuyas prestaciones se sitúan en un campo en el que las teorías y fórmulas habituales ya no se aplican. Para salvar la distancia 45.000 kilómetros, se ha estudiado y tenido en cuenta muchos factores, así como otros valores no constantes, tales como el efecto con respecto al flujo laminar sobre las alas de los insectos que se estrellarán contra el avión durante el tiempo que dure el viaje. Una de las tareas más complicadas para la tripulación será la consistente en administrar el combustible, ajustando el consumo para equilibrar el avión. la fecha de esta excepcional tentativa, puede ser realizada en el próximo año 1985. Les deseamos éxito.

FARNBOROUGH 1984

Volviendo al tema de la exposición de aviación que se celebró el pasado septiembre en las afueras de Londres, y en lo que se refiere a los aviones militares, merece comentar el caza francés MIRAGE 2000N, aparato biplaza de penetración en todo tiempo, que será entregado a la Aviación francesa en 1986/87. Estarán provistos del radar de actualización de la navegación siguiendo el perfil del terreno.



En lo que se refiere a aviones civiles el BOEING B-737-300, ha sido el de mayor aceptación en el mercado. Por otra parte la AIRBUS INDUSTRIE, que defiende los méritos de los cuatrirreactores para muy grandes distancias, espera acabar con el monopolio de BOEING con su modelo TA-11, concebido para 220-280 pasajeros.

En los proyectos de expansión y desarrollo de la industria aeronáutica nacional, tenemos el programa de revisión de los aviones norteamericanos "F-15" estacionados en las bases europeas, adjudicados por la USAF a la firma española CASA, constituye un triunfo para la empresa aeronáutica nacional, que precisamente promueve un plan de reestructuración interna para hacer frente a sus necesidades de adaptación al mercado. La actualidad de la empresa CASA se completa con su reciente participación en el Salón de Aeronáutica Internacional de Farnborough, donde tuvo un destacado papel en la durísima competición entre las empresas aeronáuticas de todo el mundo, por el mercado del denominado "tercer nivel" o "conmuter".

MUSEO DE LA ROYAL AIR FORCE



En la visita realizada al Museo Aéreo de la RAF, nos ha sorprendido la Sociedad de Amigos de los Museos, que en síntesis funcionan en base a los siguientes principios:

- Donaciones para los Museos.
- Adquisición de objetos y otros artículos para los museos.
- Trabajo voluntario en el Departamento de Investigación del Museo.
- Actividades para ayudar al fondo económico del Museo.
- Trabajo en las tiendas del Museo.
- Publicidad en las demostraciones aéreas.
- Representaciones audiovisuales.
- Actividades desde un stand móvil de información.
- Reparación de piezas.
- Actuar de guías.
- Teniendo descuento en los artículos de las tiendas del Museo de la RAF
- Entrada libre en el Bomber Command Museum y en el Battle of Britain Museum.
- Entrada libre en Cosford Aerospace Museum de Wolverhampton.
- Entrada libre en Manchester Air & Space Museum.
- Visitas a lugares de interés.
- Lecturas especializadas de Aviación.
- Películas privadas sobre shows aéreos.
- etc.

A ver, pues, si aquí sería posible organizar algo parecido.

LOS CABOS ESPECIALISTAS

Como sea que la Ley 37/1984, de 22 de octubre, no ha considerado la situación de los Cabos Especialistas y sí en cambio, acoge en su ámbito de aplicación a los simples números de Carabineros y Guardias de Asalto, resulta un caso claro de discriminación, que nuestro Abogado-Asesor contempla y analiza en la circular que ha sido enviada a todos nuestros Asociados.

En resumen queda bien claro que los que se encuentran en este caso ingresaron como profesionales en las Fuerzas Armadas, mediante una oposición y curso posterior, convocados ambos en la Gaceta de Madrid (luego, de la República) a la primera de las cuales podían concurrir todos los españoles de 18 a 22 años, y también los que ya eran Clases en el Ejército o la Armada, quienes, una vez superado el Curso perdían la graduación y antigüedad anterior y adquirirían el grado de Cabos Especialistas con la antigüedad del nuevo nombramiento. Se escalafonaron con carácter definitivo en sus respectivos Cuerpos, como se puede comprobar con la documentación que se posee.

Las órdenes de convocatoria de las distintas oposiciones y cursos contenían una cláusula según la cual quienes fallecieran o sufrieran inutilidad como consecuencia del desarrollo del curso consolidarían, para sí o para sus causahabientes, la pensión correspondiente al sueldo de sargento, si por su condición o categoría no tenían ya derecho a otra superior.

Inexplicadamente se les ha dejado fuera del ámbito de aplicación de la Ley, cuando su número no llega a cien en España.

Se aconseja seguir las instrucciones de solicitar la inscripción en el Registro del Ministerio de Economía y Hacienda, conforme indica nuestro Abogado, solicitar el pase a la situación legal de retirado y ejercitar las acciones recomendadas, interponiendo recurso contencioso-administrativo, etc., ya que el principal motivo que se va a alegar es la violación del artículo 14 de la Constitución. Si el contencioso-administrativo es desestimado, se interpondrá recurso de amparo ante el Tribunal Constitucional.

Nuestros servicios jurídicos tienen gran confianza de ganar este recurso de amparo y aparte de ello se seguirán dando cumplimiento con lo acordado en la Asamblea General Ordinaria de Barcelona y Asamblea Extraordinaria de Madrid, para que no exista discriminación alguna y se pueda conseguir para todos lo que en justicia corresponde.

Celebrada la Asamblea de la Delegación Norte-Balear el pasado día 24 de noviembre, se nombró la junta de dicha delegación, que queda constituida como sigue:

Presidente:	ADOLFO ROLLÁN ALFEREZ
Vicepresidente:	FRANCISCO GARCÍA ALONSO
Secretario:	TEODORO TREPAT VILARÓ
Tesorero:	ARCADIO DUNJÓ BERTA
Contador:	FRANCISCO CABRÉ ROFES
Biblioteca y Museo:	JOSÉ JOVÉ ALUJAS
Jurídica:	RAFAEL SALANOVA ROMA
Vocal:	JOSÉ M. ^a GARRIDO HERRERA
Vocal:	JUAN BELENES LÓPEZ

Según lo acordado en la Asamblea General del pasado mes de junio, a partir del 10 de enero de 1985, la cuota mensual será de 250 ptas.

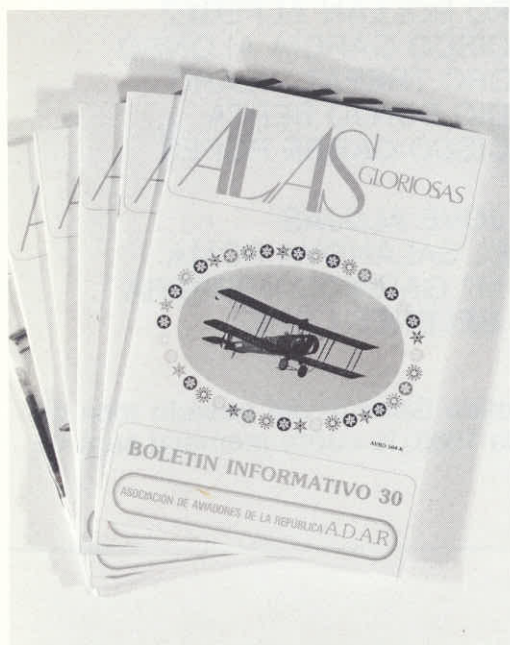
AGRADECEMOS

Con referencia a Luis Gracia Miguel (Boletín 31) nos informa el compañero José Barrera, que durante los años 1937-38, estuvieron juntos en el Cuadro Eventual de Celrá, y que conserva una fotografía de Luis Gracia que puede facilitar a quien esté interesado.

En lo que se refiere a Juan José Otero García, podemos informar que en el libro "HEROISMO ESPAÑOL EN RUSIA" de Roque Serna, en el mismo dedica amplia información de este compañero.

Dedicamos esta nota de especial agradecimiento al compañero Mario Hernández Bueno, con residencia en Alicante, que tuvo la noble iniciativa de organizar una rifa benéfica, con destino a recoger fondos para ayuda al Boletín "Alas Gloriosas", objetivo que se cumplió ampliamente, ya que a través de la Delegación de Valencia se recibieron la importante cantidad de 16.100 pesetas. Gracias y que se siga el ejemplo.

¡Por fin, el Boletín ALAS GLORIOSAS encuadernado!



Compañero:

Si deseas encuadernar los Boletines Informativos aparecidos hasta finales de 1988, números 0 al 36, envíalos al Apartado de Correos 2995 de Barcelona, y nosotros nos ocuparemos de entregártelos en un libro encuadernado con tapas color granate y el lomo impreso en oro al precio de 1.600 ptas. más gastos de envío.

No socios: 2.000 pesetas.
más gastos envío

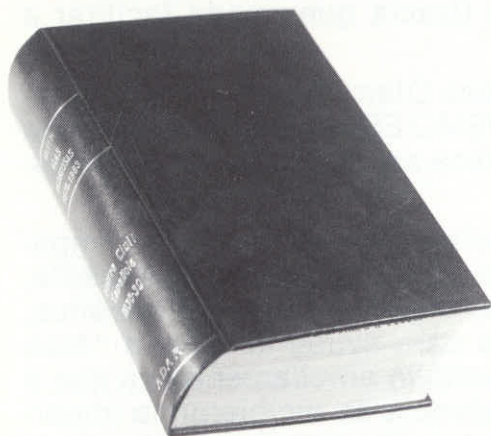
Te informamos que si en tu colección faltase algún ejemplar atrasado, podemos facilitártelo incluyéndolo en el orden que le corresponda al precio de 150 pesetas unidad.

No socios: 200 pesetas.

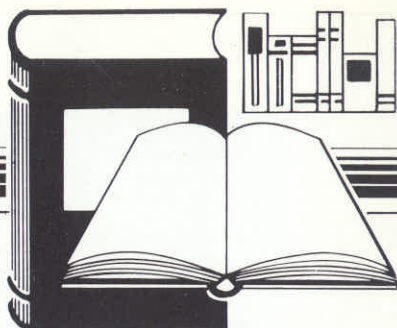
También podemos servir el libro completo incluyendo los mencionados boletines (0 al 36), al precio de:

Socios: 6.000 pesetas.
más gastos de envío

No socios: 8.000 pesetas.
más gastos de envío



BIBLIOTECA



Boletín informativo "ALAS PLEGADAS"

En la Biblioteca y para su consulta, tenemos a disposición de nuestros asociados, debidamente encuadernado, el Boletín de Información de ALAS PLEGADAS, y que va desde el número UNO, al número TRECE y donde se recoge toda la historia de nuestra asociación hermana, con inspirados escritos y vicisitudes vividas, paso a paso, hasta la publicación por la Nacional del boletín ALAS GLORIOSAS.

MEDALLA acuñada en bronce macizo por esta Asociación de Aviadores de la República en recuerdo de la Guerra Civil Española 1936-1939.



Anverso



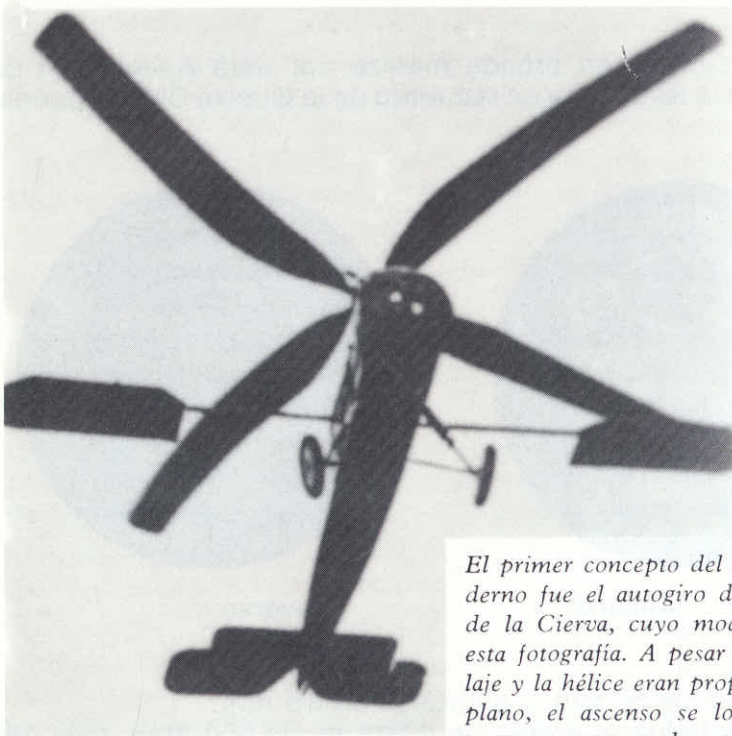
Reverso

El diámetro es de 50 mm. y el grueso de 6'5 mm.

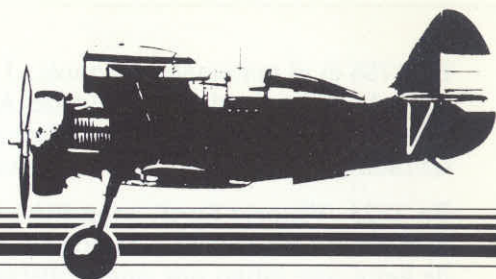
Para los asociados el precio de coste es de 650 ptas. más 150 ptas. de gastos de envío. Para los no socios, el precio es de 1.000 ptas. más 150 ptas. de los gastos de envío. Tiene un valor sentimental, histórico y numismático. Quien interese su adquisición puede pedirla a **ADAR.- Apartado 2995.- Barcelona.**



El aparato C.30 de La Cierva fue el primer autogiro producido en serie.



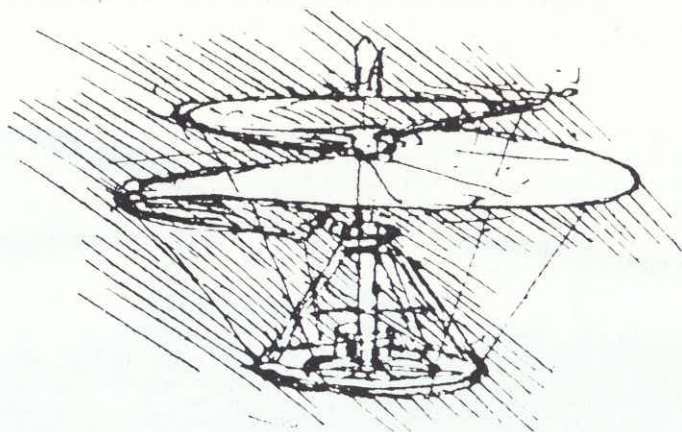
El primer concepto del helicóptero moderno fue el autogiro del español Juan de la Cierva, cuyo modelo aparece en esta fotografía. A pesar de que el fuselaje y la hélice eran propios de un aeroplano, el ascenso se lograba mediante cuatro enormes palas rotatorias de paso variable. El autogiro voló por primera vez en 1924 en Madrid, y necesitó una pista muy corta para despegar.



Historia de los Aerodinos

Plácenos rendir un sincero homenaje al Maestro de Pilotos, nuestro entrañable D. ALEJANDRO GOMEZ SPENCER, pionero Piloto del Autogiro La Cierva.

Cuando en el año 1519 murió, a la edad de 67 años, el hombre Universal del Renacimiento, el gran LEONARDO da VINCI, dejó cerca de 5.000 páginas de notas manuscritas, reveladoras del amplio y extraordinario alcance de su imaginación. De entre estas notas había unos 150 bocetos de máquinas voladoras —él les llamó “ornitóptero”— que fueron escritas y dibujadas desde los años 1480 a 1500, y de entre todos los bocetos había algunos con disco helicoidal para despegue vertical.



Helicóptero con hélice en espiral

En 1754 el Ruso Mikhail V. Lomonosov, presentó ante la Academia de Ciencias rusa, un modelo de máquina voladora que él llamó “Aerodinámico” con dos hélices horizontales que giraban en direcciones opuestas accionadas por un muelle de reloj.

En 1784 fueron los franceses Launoy y Bienvenu, los que construyeron un aparato con hélices horizontales coaxiales accionadas por un hilo.

En 1786 es el matemático francés, J.P. Paucton, quien publicó un folleto titulado "Teoría del Tornillo de Arquímedes", en el que describe una máquina voladora que llama "Pterophère" con una hélice horizontal sustentadora y otra hélice vertical tractora.

En 1825, Vittorio Sarti, concibió una máquina voladora vertical que denominó "Aero veliero" de dos hélices de tres aspas accionadas por vapor de agua que salían por unas toberas del rotor.

En 1842. - W. H. Phillips construyó una máquina voladora el cual accionaba la hélice horizontal haciendo salir los gases de combustión de pólvora, por las toberas del rotor.

Se presentaron varias patentes por diferentes inventores de muchos países entre 1842 y 1860.

En 1862. - Luther Criwell patentó la máquina voladora, con dos hélices basculantes, o sea que servían para despegar y las basculaba para hacerlas tractoras.

En 1863. - Gabriel de la Landelle, proyectó un "Navío volador de vapor" con dos mástiles y cuatro hélices.

Hasta final de siglo se patentaron infinidad de artefactos, accionados por: Bandas de goma retorcidas, por vapor, gases de pólvora, por muelles y resortes, por motor de aire comprimido, incluso Thomas Alva Edison ensayó un motor eléctrico con la intención de aplicarlo a una máquina voladora. También se ensayó una turbina accionada con mezcla de aire y vapor de Eter.



Momento de la partida del vuelo Londres-París, realizado por La Cierva con su autogiro C.8-LII en 1928.

Ya en el siglo actual las inquietudes del vuelo se acrecentaron siendo muchos los que aportaron sus ideas para lograrlo. A partir de 1906 ya se empezó a emplear el motor de combustión.

En 1907 Louis Breguet, construyó el "Giroplane n.º 1" de 4 hélices sustentadoras de 8 mtrs. de diámetro, accionadas por un motor Antoinette de 45 cv. y un peso en vuelo de 575 kgs. Este fue el primer vuelo tripulado en ascensión vertical, pues se elevó un metro y medio. En este mismo año Breguet patentó la idea de inclinar el eje del rotor para la traslación horizontal, y la aplicó al "Giroplane 2" con dos sustentadores de ejes inclinables, equipado con motor Renault de 55 cv. pero no dio resultado. Los intentos continuaron a través de los suizos hermanos Dufaux.- B. Purvis. - Charles A. Wilson. - Breguet. - Igor I. Sikorsky. - Kimball. — Luyties. - J. Ch. Ellehammer. - Boris N. Yuniev. - Papin y Rouilly. - S. Petróczy y T. Kárman. Y así se llega al año 1919 en que Emile Berliner, el Frances Douheret. - William G. Breach. - Francis B. Crocke y Peter C. Hewit.

En 1920, Raúl P. Pescara, en Barcelona también intenta la construcción de un giravión.

EL AUTOGIRO

JUAN de LA CIERVA CODORNIU. - Ingeniero constructor Aeronáutico, nacido en Murcia el 21/9/1895, falleció en accidente de Aviación en Londres el 9/12/1936. Desde su juventud nació en él la afición por la aeronáutica a la que dedicó toda su vida. Junto con tres amigos suyos que colaboraron en la empresa aeronáutica, Barcala, Martín-Bardillo y el carpintero Amalio Díaz, que posteriormente construiría en su taller, hélices para los aviones militares.

Empezaron la construcción de modelos de planeadores de la marca BCD, (Barcala, Cierva, Díaz). La Cierva diseñó un biplano que se construyó en el taller de Díaz. Fue el piloto Francés Mauvais, quien les proporcionó el motor para dicho biplano, un Gnome de 50 Cv. Este aparato BCD-1 realizó las pruebas a principios de 1912 y durante todo este año Mauvais participó en festejos y concursos aéreos de Madrid y provincias. En 1913 se construyó el BCD-2, el cual superó en eficacia a su antecesor, pero La Cierva continuó trabajando en su proyecto de construir un aeroplano de sustentación segura.

En 1919, don Juan de La Cierva termina sus estudios de Ingeniero de Caminos y empieza a desarrollar su idea de siempre: el hacer un aeroplano con alas giratorias para su sustentación, independiente del vuelo horizontal.

En junio de 1920, registra las patentes de su AUTOGIRO.

En 1922 se construyó el primer prototipo La Cierva, que fue el C.1, con el fuselaje de un AVRO 504 del desguace y la colaboración de mecánicos de aviación.

En él se le montó un mástil vertical, en el cual se le acoplaron dos hélices coaxiales horizontales de movimiento libre. Como este tipo de avión llevaba el motor Gnome-Rhone de 80 cv. rotativo y la hélice era bipala, a fin de dar a las hélices sustentadoras más volumen de aire, se le acopló una hélice de cuatro palas en el motor. Las dos hélices sustentadoras estaban dispuestas para que giraran en sentido inverso la una de la otra, y se ponían en movimiento al incidir en sus palas la corriente de aire que se formaba al avanzar el avión en su desplazamiento horizontal. El C.1 fue experimental, ya que cuando intentaba despegar se volcaba de costado. Todas las pruebas del autogiro C.1 fueron hechas a primeros de 1922 y el piloto que las hizo fue, Alejandro Gómez Spencer. En los modelos C.2 - C.3 y C.4, después de muchos trompazos y bofetadas contra el suelo, en enero de 1923, y tras más de una docena de modificaciones, el C.4, pilotado por el entonces Teniente Gómez Spencer, logra en Getafe, un vuelo de 185 metros de distancia a 2 metros de altura, y en perfecto control del autogiro. Con el mismo autogiro La Cierva C.4, y en Cuatro Vientos logra, Gómez Spencer, el gran acontecimiento de su vida y de la Aeronáutica Mundial, hacer el primer vuelo en autogiro a una altura de 25 mtrs. y una distancia de 4.000 mtrs. en circuito cerrado, con el tiempo de 3 minutos y 30 segundos. En este mismo año de 1923, Jorge Loring monta unos talleres en Carabanchel Alto, cerca del aeródromo de Cuatro Vientos, y en ellos se construyen los Autogiros C.5 - C.6 diseñados por Juan de La Cierva. Hay que hacer constar que, a partir del tipo C.2, se empleó solamente una hélice sustentadora.

Con el autogiro C.6, el Capitán Lóriga Taboada realizó el primer vuelo de distancia entre los aeródromos de Cuatro Vientos y Getafe, 12 kms. a una altura de 150 mtrs., y en un tiempo de 8 minutos.

El 19 de octubre de 1926, La Cierva presenta en Londres el Autogiro C.6 ante el Ministro del Aire Inglés y a los miembros de la Royal Aeronautical Society. El Ministerio del Aire encargó dos unidades que se construyeron en la factoría AVRO, por ser el fuselaje que se adaptó desde un principio con el C.1.

AVRO construyó también los C.6 D biplaza, y con él voló por primera vez en autogiro y como pasajero, su inventor, don Juan de La Cierva.

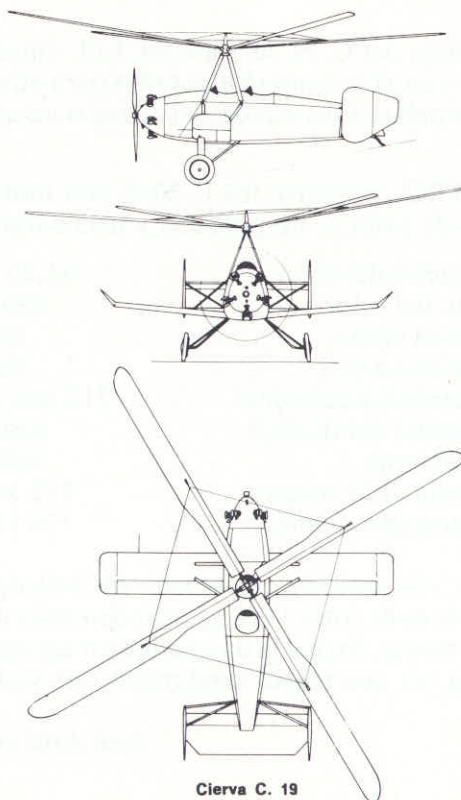
Este mismo año 1926 se crea en Inglaterra la The Cierva Autogiro Company Ltd. siendo el Director técnico de la misma La Cierva.

Con un autogiro de la serie C.8, y habiendo obtenido el título de piloto, La Cierva, cruzó el Canal de la Mancha, de Londres a Le Bourget (París) en el tiempo de 18 minutos y a una altura de 1.200 mtrs.

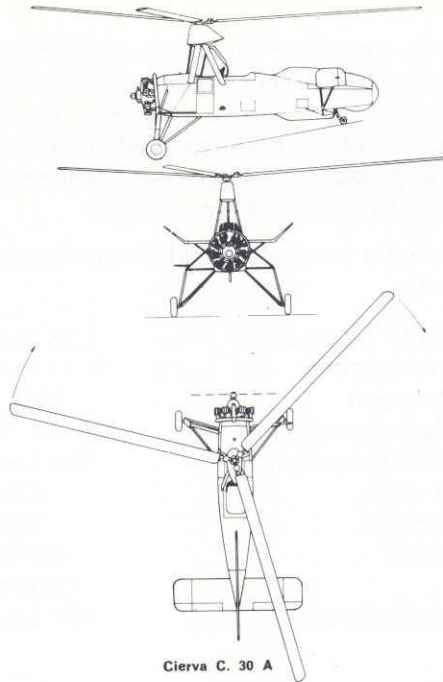
El C.19 que se empezó a producir en el año 1929 en la Factoría AVRO, partiendo como todos los tipos, del fuselaje convencional del AVRO 504, se construyeron 4 variantes, en éste ya se empleó la toma de fuerza por embrague, del motor propulsor, para embalar el rotor horizontal de sustentación y una vez despegado el autogiro se desembragaba y quedaba el rotor libre, el cual, en el C.19 Mk IV era tripala.

El tren de aterrizaje estaba formado por dos trípodes independientes con amortiguadores y frenos.

La longitud del fuselaje	5,58 metros
Diámetro del rotor	10,35 metros
Rpm. del rotor	180
Velocidad ascensional	140 mt./min.
Velocidad de crucero	150 km./h.
Peso en vacío	478 kg.
Peso en carga	700 kg.
Autonomía	400 kms.
Techo	3.400 mts.
Velocidad máxima	165 km./h.



Cierva C. 19



Cierva C. 30 A

Utilizando el fuselaje del C.19, la Airwoek Ltd. empezó la construcción del autogiro C.30 y en el se empezó el estudio para adaptarle el mando directo, o sea que la palanca de mando del aparato actuaba en la incidencia del rotor.

En el 1933/34 AVRO construye los C.30 A con motor Genet "Major" Radial en estrella de 140 Cv. de potencia y hélice tractora bipala.

Diámetro del rotor	11,28 mtrs.
Rpm. del rotor	180
Peso en vacío	554 kg.
Peso en carga	815 kg.
Velocidad ascensional	212 mts./min.
Longitud del fuselaje	5,80 mts.
Autonomía	460 kms.
Velocidad de crucero	153 km./h.
Velocidad máxima	178 km./h.

HELICÓPTERO. - El verdadero precursor del helicóptero, fue el autogiro a que si bien éste es de rotor libre, el helicóptero es de rotor propulsado directamente por motor, lo que le da una mayor autonomía de movimientos de mando a la vez que mayor rendimiento de sustentación.

José Jové Alujas

IF...

*Si la obra de tu vida puede ser destrozada,
y, sin decir palabra, volverla a comenzar,
o perder en un día la ganancia de ciento,
sin un gesto, ni un suspiro;*

*Si puedes ser amante y no estar loco de amor,
si consigues ser fuerte sin dejar de ser tierno,
y, sintiéndote odiado, sin odiar a tu vez,
luchar y defenderte;*

*Si puedes soportar que falsean tus palabras
los pícaros, para así excitar a los tontos,
y oír cómo sus lenguas falaces te calumnian,
sin que tú mismo mientas;*

*Si puedes seguir digno, aunque seas popular;
si consigues ser pueblo y dar consejos a los reyes,
y a todos tus amigos amar como un hermano,
sin que ninguno te absorba;*

*Si sabes meditar, observar, conocer,
sin llegar nunca a ser destructor o escéptico;
soñar, más no dejar que el sueño te domine;
pensar, sin ser sólo un pensador;*

*Si puedes ser severo, sin llegar a la cólera;
si puedes ser audaz, sin pecar de imprudente;
si consigues ser bueno, y logras ser un sabio,
sin ser moral, ni pedante;*

*Si alcanzas el Triunfo después de la Derrota
y acoges con igual calma estas dos mentiras;
si puedes conservar tu valor, tu cabeza
cuando los pierdan los otros,*

*Entonces, los Reyes, los Dioses, la Suerte y la Victoria
serán ya para siempre tus sumisos esclavos
y, lo que vale más que la Gloria y los Reyes
serás HOMBRE, hijo mío.*

Rudyard Kiplin

“Alguien dijo que a los pueblos les mueven los poetas. Aún hoy “IF”, sigue vivo y presente en nuestra memoria de juventud. Al ofrecer este viejo poema, es con el noble deseo de que a todos nos sirva de estímulo y aliento en esta dura lucha que es el cotidiano vivir.”



RECONCILIACIÓN

En nuestra geografía nacional, después de haber pasado tantos años de la guerra civil, van apareciendo monumentos e inscripciones, con el sano propósito de olvidar las barreras de "ellos y nosotros".

Un ejemplo loable ya publicado en nuestro Boletín, ha sido el monumento erigido por Fuerzas Aéreas en el aeródromo de Granada.

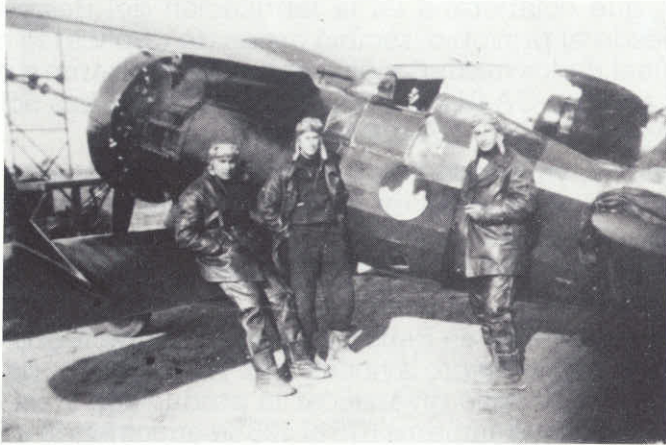
Otro que reproducimos, es el de El Astillero, cerca de Santander, donde en un sencillo e impresionante monumento, consta la inscripción que dice: "A TODOS LOS MUERTOS DE LA GUERRA CIVIL 1936-1939".

A ver, pues, si se sigue el ejemplo y desaparecen las placas funerarias de los "buenos" con una nueva y sencilla inscripción dedicada a TODOS, ya que indudablemente, en ambos bandos, se creía luchar por los principios de justicia y libertad que animan las filosofías y culturas democráticas.



LOS POLIKARPOV I-15 (CHATOS) CATALANES

Don Jesús Salas Larrazábal publicó en "AVIONREVUE", la fabricación durante nuestra guerra del avión de caza I-15 en Catalunya. Por ser un tema muy interesante, he creído oportuno que fuese conocido por muchos compañeros, ya que se desconoce el esfuerzo que en plena lucha hicieron unos hombres que la inmensa mayoría permanecen en el anonimato.



Polikarpov I-15 (Chato). Patrulla de la 2.^a Escuadrilla del Grupo 26, con un "Pingüino" pintado en el fuselaje.

El ingeniero don José Aguilera Cullel de CONSTRUCCIONES AERONÁUTICAS, S.A. (C.A.S.A.), único que continuó prestando servicio a la Sociedad en su factoría de Getafe (Madrid), a partir del 20 de julio de 1936.

Don José Aguilera recibió instrucciones para el traslado de toda la maquinaria y las instalaciones productivas a la localidad tarraconesa de Reus, y allí fue donde la fábrica recibió la denominación SAF-3 (SERVICIO DE AVIACIÓN Y FABRICACIÓN).

Por la misma época se trasladaron desde el puerto de Barcelona a Sabadell, los talleres de CONSTRUCCIONES DE AVIONES Y SERVICIOS TÉCNICOS AERONAVALES (CASTAN) y se montaron en una gran fábrica que se construía para una empresa textil, incautada por la Conserjería de Defensa de la Generalitat de Catalunya. Así surgió la SAF-16

En la primavera de 1937, don José Aguilera fue convocado en Valencia y allí se le preguntó si creía capacitada a la SAF-3, de Reus, para fabricar el caza ruso I-15. Su contestación fue categóricamente afirmativa, si bien recomendó la adquisición de maquinaria adicional, utillaje específico y ciertos materiales.

De las compras en el extranjero se encargó don Alfonso Barbeta y el Sr. Aguilera volvió a Reus para poner manos a la obra prevista. El 21 de julio de 1937, en un tiempo increíblemente corto, la SAF-3 terminó el primer Polikarpov I-15 (Chato) catalán, el CA-001, que fue entregado el 22 de agosto de dicho año, en coincidencia de la tenaz batalla de Belchite. Antes de finalizar agosto ya se habían entregado los CA-002 y CA-003 y en septiembre se llegó hasta el CA-009.

Sabadell, que colaboraba en la fabricación del despiece de los Chatos desde el principio, recibió orden de duplicar la cadena de montaja final de los mismos y en octubre se derivaron a esta nueva línea los aviones CA-011 a CA-015, por lo que Reus sólo entregó dicho mes los CA-010, CA-016 y CA-017.

En noviembre, ya fueron diez los aviones suministrados por Reus, cifra que se elevó a once, en diciembre y enero de 1938. En este mes Sabadell terminó la entrega de los cinco aviones que se le habían asignado, con lo que el Grupo 26 recibió hasta finales de enero 49 "Chatos".

Un fuerte bombardeo en Reus hizo que el mes de febrero de 1938, sólo se entregaran cuatro aviones I-15. En previsión de otros ataques aéreos se decidió diversificar la producción y así la fabricación de los fuselajes números 076 al 125 se encomendó a Sabadell y la de los 126 al 150 al nuevo centro de trabajo de Vilafranca.

Cuando las fuerzas franquistas en marzo y abril de 1938, en su ofensiva llevaron sus líneas a los ríos Segre y Ebro, se ordenó el traslado de la Dirección desde Reus a Sabadell y la organización de dos talleres permanentes de construcción de fuselajes, en Sabadell y Vilafranca, y dos cadenas de montaje final, la que venía funcionando en Sabadell y la nueva de Molins.

En Reus se siguió trabajando hasta terminar el fuselaje 075, y poner en vuelo 59 aviones. Otros diez aviones se habían completado en Sabadell y seis en Molins, los números 067 y 069 a 073, que se entregaron a las escuadrillas en abril de 1938.

Una segunda serie de "Chatos" que se componía de 50 aparatos, se construyeron sus fuselajes en Sabadell. Los montajes finales se efectuaron prioritariamente en el mismo Sabadell, que se reservó 34 aparatos y cedió 9 a Molins, seis al nuevo centro de trabajo de Vilafranca (números 094, 094, 105, 106, 111 y 116) y una a Reus (número 079). Sabadell entregó 19 aviones en mayo, 11 más en junio, 12 en julio, 3 en agosto y el último en septiembre.

Vilafranca construyó una serie de 25 aviones I-15, que alternaron con los procedentes de Sabadell. Concretamente fabricó los fuselajes 126 a 150, 176 a 200, 226 a 250 y 276 a 300.

Vilafranca trabajó más deprisa que Sabadell, a la que adelantó, lo que produjo un cierto desorden en la numeración de los aviones que salían de fábrica.

La tercera serie se montó en Molins aunque dos de los 25 aviones 126-150 se acabaron en Sabadell y tres pasaron a Vilafranca. Molins y Sabadell entregaron 9 aparatos de esta serie en junio y 12 en julio, quedando para agosto uno en Molins (el número 150) y los tres de Vilafranca (números 143, 145 y 147). El 145 no salió de fábrica hasta 1939.

Totalizando las entregas de las diferentes series, vemos que la producción de aviones iba mejorando paulatinamente a lo largo de 1938 y así los 19 aparatos entregados en mayo se elevaron a 20 en junio y 26 en agosto.

En el mes de septiembre sólo salieron 6 aviones procedentes de Sabadell, 8 de Vilafranca-Molins con lo que el total mensual se redujo a 15 aviones.

Los bombardeos de la aviación franquista en octubre, rebajaron la producción a 3 aviones solamente, entregados en Sabadell y Vich (CA-166, CA-167 y CA-169).

A finales de octubre de 1938 habían sido entregados 170 aviones I-15, además 18 aparatos de la quinta serie, los CA-176 a 193, con lo que el número de I-15 "Chatos" entregados a la aviación de la República, ascendía a 187 aviones.

Los últimos siete aviones de la quinta serie los entregó Molins en el mes de noviembre. Sabadell y sus cadenas de montaje anexas (Vich y Rubí) entregaron cinco aparatos de la sexta serie en noviembre (CA-201 a CA-205), cuatro en el mes de diciembre (CA-206 a CA-209) y otros cuatro en enero de 1939 (CA-210 a CA-213) y dejaron pendientes los doce restantes de su encargo, (CA-214 y CA-225) y los 226 a 250 no llegaron a terminarse en el transcurso de la guerra, pero su despiece sí quedó terminado.

Vilafranca y Molins llegaron a suministrar 24 aviones de los 5 que se les asignaron, con el siguiente desglose: uno en noviembre (CA-227), nueve en diciembre (CA-226 y 228 a 236) y catorce en enero de 1939 (CA-237 a 250). Quedó en Molins el CA-236 y además los siete aviones de la serie novena, los CA-276 a CA-282.

Al terminar la guerra en Cataluña la SAF-3 y la SAF-16 habían suministrado a la aviación de la República 237 aviones I-15 "Chatos"), se tenía en montaje final otros 20 aviones y en fabricación más o menos avanzada 43 más (CA-251 a 275 y CA-283 a 300).

Los 63 aviones I-15 "Chatos" a medio acabar se completaron en Sabadell en los primeros años de la posguerra.

Se fabricaron:

En la SAF-3 de Reus	60 aviones
En la SAF-16 de Sabadell	65 aviones
Cadena de montaje de Rubí	4 aviones
Cadena de montaje de Vich	17 aviones
Cadena de montaje de Molins	82 aviones
Cadena de montaje de Vilafranca	9 aviones

TOTAL 237 aviones

La industria aeronáutica que en plena guerra civil se creó, era muy superior a la que antaño existió en España. El entusiasmo en que los obreros, técnicos e ingenieros de las fábricas y talleres, a pesar de los bombardeos de la aviación italiana y alemana al servicio del franquismo, que por ironía de la historia se hacían llamar "NACIONALES", se les opuso la voluntad de un pueblo que se les enfrentó, no solamente en los campos de batalla, sino también en las fábricas y talleres que con abnegación y sacrificio crearon una industria de guerra y de la nada una floreciente industria aeronáutica.

Demostraron al mundo de lo que es capaz un pueblo, para defenderse de una guerra que le impusieron y los países llamados democráticos abandonaron a su suerte.

La industria aeronáutica que se organizó, para la fabricación de aviones contaba con fábrica de motores y reparación de los mismos con personal altamente calificado, centro de tratamiento de hélices e instrumental de vuelo, etc., etc., etc.

Terminada nuestra guerra civil, todo este gran esfuerzo para crear esta industria aeronáutica, al poco tiempo fue desmantelada, y nada quedó de la misma.

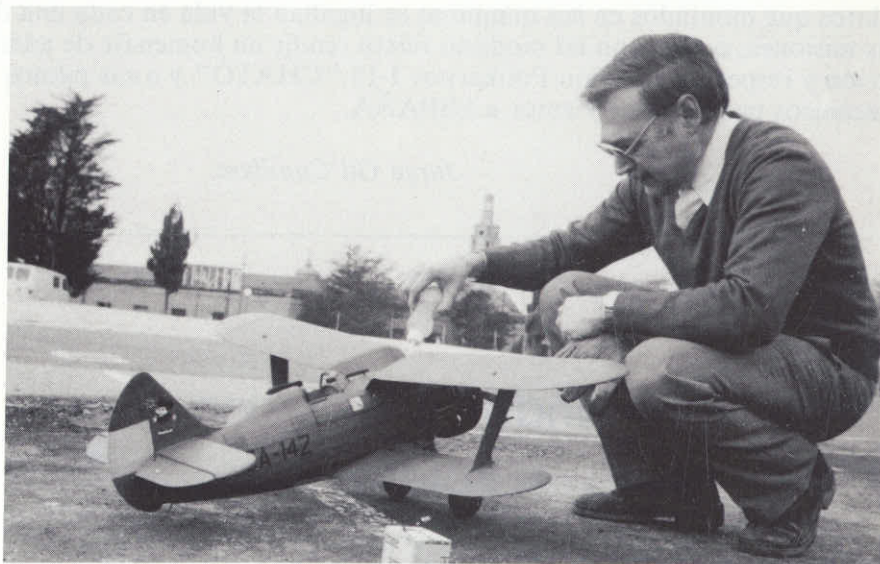
Jaime Recasens Recasens



LAS NUEVAS GENERACIONES

Polikarpov I-15 "Chato" Maqueta de Vuelo Circular

La primera vez que vi una fotografía de un CHATO, quedé fascinado por su belleza (soy un enamorado de los biplanos), y después de escuchar de boca de algunos de sus pilotos sus magníficas cualidades de vuelo, empecé el estudio de construcción de una maqueta a escala 1:10 para vuelo circular (es mi especialidad en Aeromodelismo). Después de poco más de un año de emplear mis ratos libres acabé con la construcción de dos CHATOS, el primero está expuesto en la biblioteca de ADAR.; lleva el número 038 y cuadrado blanco, ya sabéis, el CHATO de Juan Comas, que tuve el honor de mostrárselo en su Alcaldía de Tordera y que después de más de dos minutos de observarlo en profundo silencio sus primeras palabras fueron: ¡Qué lástima! ¡Qué lástima no haberlo construido grande porque volvería a montarme en él!



El autor del reportaje preparando el "Chato" para volar.

El segundo CHATO lo preparé para que volara y lo conseguí. Con él llevo ganados diez trofeos, el último me ha valido el sub-campeonato de Cataluña. Es la maqueta a escala del CHATO que pilotó Vicente Castillo, CA 142 con su Mikey en la deriva.

Nunca he visto un CHATO real en vuelo, aunque nació en el 37 y en un pueblo cerca de Valls, todos los días pasaban por encima de mi cabeza,

pero yo, como es natural, no me acuerdo, era un bebé; Cuando en la pista de vuelo le lleno el depósito de combustible, le hago la purga, conecto el cable de la batería y giro con fuerza la hélice para que arranque el motor, empiezo a sentir una emoción que no sé como explicar, después regulo las revoluciones y potencia de la hélice y motor y cuando está a punto, hago una señal a mi hijo Jorge que desde el centro de la pista es el piloto que lo va a volar, a otra señal de él, lo suelto y empieza a rodar lentamente para levantar la cola y en perfecta horizontal adquirir velocidad y levantar el vuelo, después hace los ejercicios que son obligatorios en los concursos: realismo en vuelo, tres vueltas hacia arriba con una inclinación de cables a unos 45°, donde demuestra la potencia de su motor, un aterrizaje simulado en el cual baja lentamente para dar con plena velocidad de 1 a 3 vueltas por la pista con las ruedas en el suelo y volver a despegar, al final cuando el motor pierde revoluciones baja nuevamente para posarse en el suelo en perfecto aterrizaje.

Cuando en sus evoluciones pasa por encima de mí, centro mi vista sólo en el avión, me olvido de todo lo que me rodea, y me imagino que estoy viendo el avión real, sólo entonces comprendo el valor y la audacia de aquellos pilotos que montados en sus máquinas se jugaban la vida en cada una de sus misiones, quiero con mi modesto relato rendir un homenaje de admiración y respeto a un avión Polikarpov I-15 "CHATO" y a sus pilotos y mecánicos por su valor y amor a ESPAÑA.

Jorge Gil Cunillera

Colaborando con tu donativo
al **Boletín**,
ayudas a la continuación del
mismo, único medio de difusión
que nos mantiene unidos.
La Redacción

I. Disposiciones generales

JEFATURA DEL ESTADO

24433 *LEY 37/1984, de 22 de octubre, de reconocimiento de derechos y servicios prestados a quienes durante la guerra civil formaron parte de las Fuerzas Armadas, Fuerzas de Orden Público y Cuerpo de Carabineros de la República.*

JUAN CARLOS I
REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren.

Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado, y Yo vengo en sancionar, la siguiente Ley:

Superadas, felizmente, con la aprobación de la Constitución de 1978, las motivaciones emocionales que impidieran un año antes, en octubre de 1977, la plena solución del problema, se hace preciso ajustar las leyes a los preceptos de nuestra norma fundamental. Tal es el objetivo que persigue el título I de la presente Ley.

Pero las sucesivas disposiciones legales que han venido regulando las situaciones derivadas de la guerra civil no han contemplado hasta ahora el régimen que habría de ser aplicado a todos aquellos que no pertenecían a las Fuerzas Armadas con anterioridad a dicha guerra, pero que tomaron parte en ella en las filas del Ejército de la República, obteniendo en las mismas un empleo o grado, asimilándose a esta situación la de quienes durante la guerra misma ingresaron en Cuerpos o Institutos armados. Exigencias de justicia obligan a reconocer a tales ciudadanos los servicios prestados durante la guerra civil. Dicho reconocimiento dará derecho al uso de aquellas distinciones que en atención a su condición y rango alcanzado, reglamentariamente se determinan así, con el alcance previsto en esta Ley y asimismo al cobro de una pensión y al disfrute de los beneficios derivados de la asistencia sanitaria para los interesados y sus familiares.

En virtud de esta nueva regulación, se otorga reconocimiento jurídico a todos los que durante la guerra civil ingresaron en los Ejércitos y obtuvieron un nombramiento por parte de las autoridades de la República. Se distingue este régimen del que se otorga a quienes antes de la guerra misma ya pertenecían a las Instituciones militares, diferencia de tratamiento jurídico que deviene inequívocamente de las propias variaciones existentes en la situación de partida en ambos casos y que encuentra su justificación jurídica en la sentencia del Tribunal Constitucional, Sala Segunda, 63/1983, de 20 de julio.

TÍTULO PRIMERO

De los militares a los que se refiere el artículo 1.º del Real Decreto-ley 6/1978, de 6 de marzo, y el artículo único de la Ley 10/1980, de 14 de marzo.

Artículo primero.

El presente título es de aplicación a los Oficiales, Suboficiales y clases a que se refiere el artículo 1.º del Real Decreto-ley 6/1978, de 6 de marzo, y el artículo único de la Ley 10/1980, de 14 marzo.

Artículo segundo.

El personal al que se refiere el artículo anterior pasa a la situación militar de retirado, con los derechos y obligaciones inherentes a la misma, con el empleo que, por antigüedad, habrían alcanzado de haber continuado en servicio activo hasta la fecha en que, por edad, les hubiera correspondido el pase a la precitada situación militar.

Artículo tercero.

1. Las viudas y huérfanos de los militares comprendidos en este título tendrán derecho a percibir todas las prestaciones legales que correspondan, con arreglo al sueldo regulador que, en cada caso hubieran alcanzado los causantes del mismo en el momento de su fallecimiento.

2. Las viudas y familiares de los militares fallecidos como consecuencia de la guerra civil seguirán percibiendo sus pensiones con arreglo a lo establecido en la Ley 5/1979, de 18 de septiembre.

TÍTULO II

Del personal al servicio de la República en las Fuerzas Armadas, Fuerzas de Orden Público o Cuerpo de Carabineros durante la guerra civil.

Artículo cuarto.

El presente título será de aplicación a todo el personal que hubiere ingresado al servicio de la República en la Fuerzas Armadas y hubiera obtenido un empleo o grado militar de, al menos, Suboficial durante el período comprendido entre el 18 de julio de 1936 y el 1 de abril de 1939. Asimismo se aplicará a los que durante el indicado período temporal hubieran ingresado al servicio de la República como miembros de Fuerzas de Orden Público, o del Cuerpo de Carabineros.

Artículo quinto.

1. El personal mencionado en el artículo anterior tendrá derecho a que se le reconozcan mediante la oportuna acreditación los servicios que en su día prestó a la República. El reconocimiento de los

servicios prestados dará derecho a aquellas distinciones que, en atención a la condición y grado alcanzado, reglamentariamente se determinen.

2. Asimismo, reconocidos los servicios prestados, dicho personal tendrá derecho al cobro de una pensión sujeta en todo caso al régimen de incompatibilidades que, reglamentariamente, se establezca. Dicha pensión se percibirá en doce mensualidades más dos pagas extraordinarias y será equivalente al importe de la pensión mínima de jubilación para mayores de sesenta y cinco años que según las circunstancias familiares o de otro tipo del derechohabiente, se señalen en cada momento para el régimen general de la Seguridad Social.

3. La condición de pensionista adquirida por esta Ley dará derecho igualmente a los interesados a recibir prestaciones médico-farmacéuticas, y a los servicios sociales en los mismos términos y condiciones previstas para los pensionistas del régimen general de la Seguridad Social.

Artículo sexto.

1. En las condiciones fijadas en esta Ley el cónyuge sobreviviente y los huérfanos de los interesados tendrán derecho, respectivamente, a pensión de viudedad u orfandad sujeta, en todo caso, al régimen de incompatibilidades que, reglamentariamente, se establezca.

2. Tendrán derecho, asimismo, a las prestaciones médico-farmacéuticas y a los servicios sociales, en los mismos términos y condiciones previstos para los pensionistas de viudedad u orfandad del régimen general de la Seguridad Social.

Artículo séptimo.

Para obtener los beneficios que se establecen en el presente título se aplicarán las reglas siguientes:

1. Será requisito imprescindible la previa inscripción de los interesados en el registro administrativo correspondiente del Ministerio de Economía y Hacienda. Las solicitudes de inscripción y petición de beneficios deberán realizarse por los interesados o sus causahabientes dentro del plazo de tres meses, que se computará a partir de la entrada en vigor de la presente Ley. Las solicitudes deberán ir acompañadas de los documentos acreditativos del nombramiento para el empleo o grado obtenidos, según resultase de las publicaciones en los periódicos, diarios, Boletines oficiales a la sazón existentes o de los testimonios de las sentencias pronunciadas.

2.^a Una vez acreditados por la Administración los servicios prestados, los efectos económicos se devengarán con fecha de 1 de enero de 1985.

3.ª En todo caso la Administración dictará resolución expresa en el plazo máximo de seis meses a partir de la finalización del período de presentación de solicitudes a que se refiere la regla primera de este artículo.

Artículo octavo.

1. Tendrán derecho a las pensiones incluidas en el título II de la presente Ley las viudas de los causantes, siempre que reúnan las condiciones exigidas por la legislación general de clases pasivas para ser pensionista de viudedad.

2. La cuantía de la pensión de viudedad será equivalente al 60 por 100 de la pensión que, en virtud de lo dispuesto en esta Ley, perciba el causante en la fecha de su fallecimiento. No obstante, si la muerte hubiera sobrevenido con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de esta Ley, la cuantía de la pensión de viudedad será equivalente al 60 por 100 de la que le hubiera correspondido percibir al causante en la mencionada fecha.

3. Tendrán derecho a las pensiones incluidas en el título II de la presente Ley los huérfanos de los causantes, siempre que reúnan las condiciones exigidas por la legislación general de clases pasivas para ser pensionistas de orfandad, fueran menores de veintiún años o que, siendo mayores de dicha edad, estuvieran incapacitados para todo trabajo desde antes de cumplirla y tuvieran derecho al beneficio de la justicia gratuita.

4. La cuantía de la pensión de orfandad será para cada huérfano la equivalente al 20 por 100 de la pensión que correspondería al causante en los términos del párrafo anterior. Este porcentaje se incrementará con el correspondiente a la pensión de viudedad regulada en el párrafo anterior si hubiere fallecido el cónyuge. En caso de existir varios huérfanos con derecho a pensión, el incremento se distribuirá entre todos ellos por partes iguales.

5. En todo caso, la suma de las pensiones de viudedad y orfandad no podrá exceder del 100 por 100 de la pensión que correspondería al causante.

6. Estas pensiones experimentarán las actualizaciones que para las mismas se establezcan en la Leyes de Presupuestos Generales del Estado.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.—Se concede un plazo de un año contado a partir de la entrada en vigor de esta Ley, para que aquellos militares incluidos en el ámbito de aplicación del Real Decreto-ley 6/1978, de 6 de marzo, o la Ley 10/1980, de 14 de marzo, que no hubiesen solicitado los beneficios otorgados por dichas disposiciones, soliciten el disfrute de los derechos establecidos en la presente Ley.

Segunda.—Con el fin de respetar los derechos económicos adquiridos por las personas a las que se refiere el título II de esta

Ley y que hubieran obtenido los derechos derivados de la Ley 46/1977, de 15 de octubre, sobre amnistía, tales haberes pasivos se seguirán percibiendo en la cuantía ya alcanzada en 1984. La diferencia entre esta cantidad y la que resulte de la aplicación de la presente Ley constituirá una percepción personal y transitoria, que se irá absorbiendo y compensando progresivamente en la misma medida en que se incrementen las pensiones reguladas en esta Ley, hasta llegar a la total equiparación entre la cuantía de estas últimas y la de la pensión que en su día fue reconocida.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera.—La tramitación de los expedientes que se inicien al amparo de lo dispuesto en el título I de esta Ley, corresponderá en integridad al Ministerio de Economía y Hacienda, cuyas resoluciones serán tenidas en cuenta a los efectos de que, por el Ministerio de Defensa, se expidan a los interesados los documentos militares de identidad que sean procedentes.

Segunda.—Las resoluciones administrativas que se dicten en los procedimientos contemplados en esta Ley serán susceptibles de los correspondientes recursos administrativos y jurisdiccionales previstos con carácter general en el ordenamiento jurídico.

Tercera.—Las personas a quienes esta Ley se refiere y que a consecuencia de la guerra civil perdieron la nacionalidad española y, posteriormente, la recuperaron, se considerarán incluidos en los beneficios que por la presente norma se conceden.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a lo dispuesto en la presente Ley.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.—Se autoriza al Gobierno para dictar las disposiciones que exijan la aplicación y el desarrollo de la presente Ley y al Ministerio de Economía y Hacienda para habilitar los créditos necesarios con el fin de atender a los gastos derivados del reconocimiento de los beneficios indicados.

Segunda.—La presente Ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Por tanto,

Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta Ley.

Palacio de la Zarzuela, Madrid, a 22 de octubre de 1984.

El Presidente del Gobierno
FELIPE GONZÁLEZ MÁRQUEZ

JUAN CARLOS R.

Decálogo para

1 Sin crítica constructiva no hay avance, con crítica demagógica las asociaciones se convierten en gallineros despreciables.

Asista si es posible, a todas las reuniones. La inhibición es mala consejera. No permita que decidan por Ud. El absentismo es muchas veces la causa de la mayoría de los mediocres.

La "mediocracia" es casi siempre el fruto de la comodidad de los más por los intereses de los menos. No le dé más vueltas. Se funciona mejor solidarios que solitarios.

2 La persona que es sensatamente requerida y no acepta un cargo, está falta de espíritu colaborador, de capacidad de entrega, de ilusión, de vocación de servicio. Muchas veces las falsas modestias esconden intereses inconfesables. La idea de ya lo resolverán los demás es el resultado de egoísmo e insolidaridad.

Sea puntual. Su tiempo es tan preciado y valioso como el de los demás. La categoría personal no está en relación directa a su falta de puntualidad. Piense, además que lo más terrible del tiempo perdido es que ni siquiera se emplea mal.

3 A veces la dictadura de los mediocres procede de las arrogancias de los inteligentes. Las Asociaciones, la mayor parte de las veces, tienen los directivos que merecen.

Ejerza la crítica objetiva y responsable. Huya del comentario fácil, demagógico, irresponsable en definitiva.

Ese viejo zaragatero, inservible principio de ¿contra quién nos toca hoy? hay que ponerlo en cuarentena.

5 Procure no plantear problemas sin ofrecer soluciones alternativas. Trate de captar los aspectos positivos y de corregir los negativos. No diga nunca "como nada se puede hacer", esto no tiene remedio. El desencanto es muchas veces el refugio de los pobres de espíritu. Piense que las hipótesis, ilusiones, planes, sueños de hoy pueden ser realidades del mañana. Sin soñadores políticos, sociales, científicos, etc., estaríamos ahora en el Neolítico.

Resulta igual de inútil la aceptación de todo lo que te "echen" como el cuestionar todo lo que se nos dice. El "piensa mal y acertarás", encubre muchas veces incapacidad, falta de imaginación, poca altura de miras. El que critica por criticar no aventaja en nada a la imbécil gallinácea que incubaba con la misma formalidad un huevo fecundo que un huevo de mármol.

potenciar una asociación

Sin profetas de la comprensión, unión, asociación, etc. El hombre no sólo sería un lobo para el hombre sino que se habría legado el Apocalipsis.

6

No caiga en esa fácil postura de decir lo que había que haber hecho, a "toro pasado".

No caiga en la tentación de decir hay que hacer una asociación, colabore a hacerla. En última instancia dar buenos consejos pero sin hacer uso de ellos resulta siempre estúpido.

7

Valore en su justo término lo que hacen los demás.

En todas las asociaciones hay personas que trabajan calladas, hermanadas y sinceramente. Tildar de vanidosos a los que trabajan es una medida fácil, pero la mayoría de las veces hipócrita.

8

Pague sus cuotas con puntualidad. No sea cicatero e insolidario en sus deberes económicos. No caiga en esa fácil postura de preguntarse continuamente. ¿qué nos da la Asociación? y de vez en cuando invierta la cuestión con el siguiente interrogante ¿qué doy yo a la Asociación?

No forme parte de ese verdadero ejército de morosos que engrosan las asociaciones.

Las asociaciones sólo pueden dar servicio si tienen medios.

El fracaso de muchas asociaciones se fragua en la falta de una estructura económica racional. Durante un cierto tiempo puede funcionar con el trabajo de románticos, soñadores pioneros, pero a la larga termina sucumbiendo.

9

La captación de nuevos socios es fundamental. Cuando se está convencido de que la Asociación a la que pertenecemos merece la pena, existe la necesidad de transmitir y proclamar esta convicción. El tratar de conseguir nuevos socios se convierte entonces en una filosofía, en un deseo irrefrenable e irreversible.

10

Sepa aparcar aquellas acciones que puedan crear divisiones en "el seno de la Asociación", y espere el momento propicio para emprenderlas.

Si así lo hacéis tendréis Asociación para vosotros, vuestros hijos, los hijos de vuestros hijos, y así hasta la... generación.



ASOCIACIÓN DE
AVIADORES DE LA REPÚBLICA



NOSTALGIA

A mi Hellín del madrigal
que aunque por desgracia mía,
lo perdí a mi corta edad
dedico esta poesía
con cariño natural,
conmemorando aquel día
que lo debí abandonar
para desventura mía.

¡Hellín, ciudad de los Cerros!
Barbudo y San Rafael.
Castillo y "Pozo los Perros"
los que en mis sueños recuerdo
como volviendo a coger
lo que yo coger no puedo
sin poderlo comprender.

Vagando entre pensamientos
y recuerdos de mi infancia,
siento en mi pecho fragancia
de tus rosales y huertos
que, oliendo todos a flores,
multiplican mis alientos
para encontrar en los vientos
la canción de mis amores.

S. Campillo



CUENTOS DE ESTA BOLA, QUE LLAMAMOS MUNDO

Era una madre como tantas,
que a sus hijos enseñó: a quererla,
a defenderla hasta el sacrificio,
y a dar su sangre si fuese preciso.

Nubes negras parlanchinas
a esos hijos dividió
con razones no muy claras.
Con razón o sin razón,
a sus hijos enfrentó.

Cañones sembrando sangre
recorrían esta España
de Quijotes inocentes,
que si valor derramaron,
mucho odio conquistaron.

Cielo azul, reluce el sol,
la contienda se acabó.
Tambores y trompetas,
lágrimas de alegría, lágrimas de tristeza,
ahí viene mi hijo... mi hijo no volvió...

¡Defender a la madre! ¡La madre se defendió!
Privilegio de una madre, ¡esto es lo que soy yo!
¿Qué clase de madre tengo... que no me reconoció?

Hermanos, sí. ¡Iguales, NO!

La Vieja España, se dice.
Viejo soy, Quijote no.
"Madre joven es España".

Más hijos, más defensores,
¡que el destino les proteja!
a nosotros... no nos protegió...
y este cuento... se acabó...

JOSÉ FERRER
Armero



BATALLA DEL EBRO

Al Compañero ausente

Compañero, tu sepulcro es el Ebro,
cuando la luna refleja su luz sobre su agua
tu figura se engrandece, compañero.
¿cuántas veces hablamos de cosas?
¿cosas que nunca llegaron?
¡muchas, muchas, compañero!
piloto de carta pura,
piloto bravo,
que llevabas las riendas del corcel
sin que temblaran tus manos.

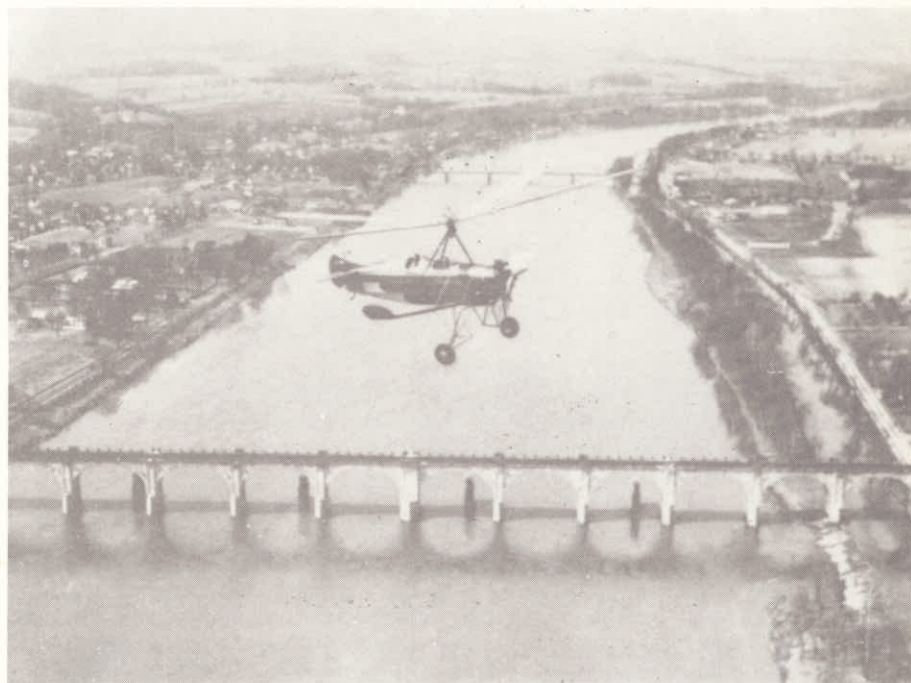
Yo, ahora con nostalgia sigo diciendo...
¡Viva el "Mosca"!
¡Viva el "Chato", el hermano!
¡Viva también el "Natacha"
¡Viva el "Katuska" soberano!

Y ahora,
en el otoño de mi vida
recordando esos momentos
parece que estoy soñando,
pero no, no estoy soñando,
porque yo te siento y no te olvido
¡compañero!
¿Cómo te puedo olvidar, si yo lo viví contigo?
ahora tú en la eternidad,
y yo recordando... amigo.

J. Ruipérez



Primer prototipo del autogiro de Juan de la Cierva



Primer autogiro construido en América por Heraclio Alfaro, en Cleveland (EEUU) en 1929, con licencia de La Cierva.

= EN TIEMPOS DEL AUTOGIRO =

