BOLETIN INFORMATIVO
DE LA ASOCIACION DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

DICIEMBRE 1998
NÚMERO 57

A.D.A.R.

APDO. 10.177
28080 MADRID

Nueva Savia

El pasado mes de octubre y en el nuevo local social (calle San Bernardo, 119, 3º interior), tuvo lugar el acto de la entrega de ocho carnets de nuevos socios colaboradores.

Estos jóvenes acuden a la Asociación impulsados por su interés, tanto por cuanto se refiere a la historia de las FARE, como por agradecimiento y reconocimiento a cuantos pertenecieron a las mismas, conscientes de que ofrendaron parte de su juventud y muchos la vida para conseguir una España más justa y más humana que la que había.

Se da la circunstancia de que uno de los carnets es de un ciudadano que vive y es del estado de Illinois (USA), que ha conectado por medio de Internet con uno de los nuevos asociados, y que es un entusiasta de todo lo que se relaciona con las FARE.

Todo se desarrolló en un ambiente muy agradable y *la nota amarga* la puso el hecho de que entre los nuevos asociados no figurase ni un solo familiar o descendiente de ninguno de los que pertenecimos a las FARE, se ve que éstos ni valoran ni agradecen lo que sus familiares o ascendientes hicieron para que ellos puedan vivir en una España mejor de la que teníamos en el 1936. En fin, ésta fue la noticia triste del simpático acto.

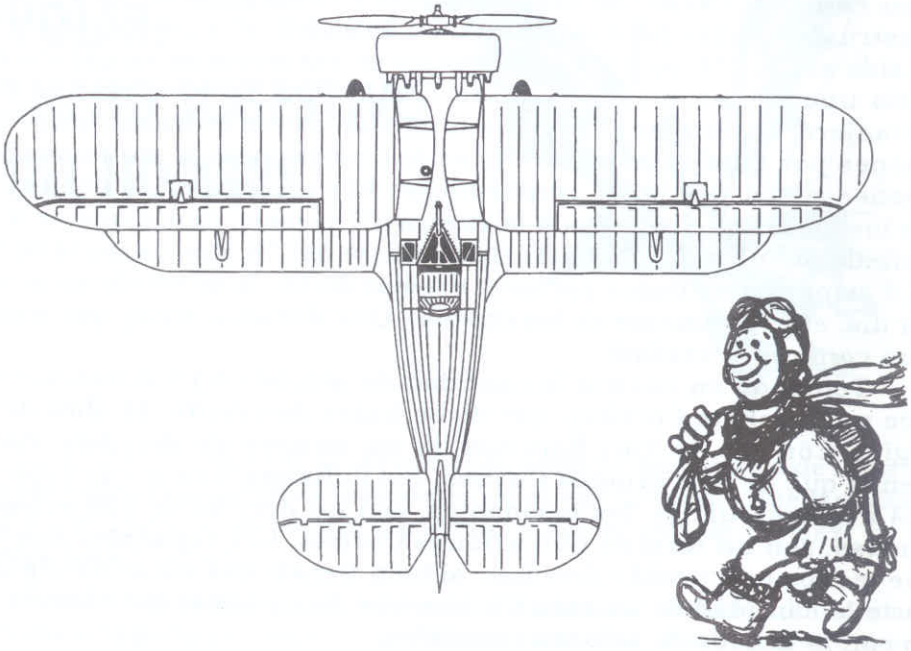
Rafael Peche

«ICARO, NUESTRO BOLETÍN, ES EL CORAZÓN UMBILICAL QUE NOS UNE A TODOS.»

APORTACIONES VOLUNTARIAS PARA EL BOLETÍN

324	Pamplona	Angeles Azqueta A.	2.000
325	Moncada R.	Juan Cuevas P.	2.000
326	Barcelona	Javier Lorenzo G.	5.000
327	Lleida	Miguel Fort F.	8.000
328	H. Llobregat	Aurelio Sánchez M.	5.000
329	Torremolinos	Juan Romero J.	30.000
330	Almuñecar	José Rivera LL.	5.000
331	Guadalajara	José de la Fuente	3.000
332	Tomelloso	Columbiano Ruiz	1.000
333	Madrid	Vicente Soto F.	2.000
334	Madrid	Juan J. Aparicio	5.000
335	Madrid	Vda. de Covarrubias	1.000
336	Málaga	Guillermo Pastor	4.000
337	Rubi	José Centelles	2.000
338	Barcelona	Enrique García	3.000
339	Francia	Agueda Romero	7.000
340	Vilassar de Mar	Ramón Llorens P.	5.000
341	Sabadell	Francisco Puerto	10.000
342	Alicante	Manuel García F.	2.000
343	Alicante	Manuel Baeza P.	2.000
344	Alicante	José García V.	1.000
345	Alicante	Julio Pauls M.	3.000
346	Barcelona	Antonio Ramírez	10.000
347	Madrid	Rafael Duque R.	1.000
348	Leganés	Antonio Pérez de P.	2.000
349	Madrid	Vda. de J. Moreno S.	1.000
350	Madrid	Francisco Cortés R.	1.000
351	Almuñecar	Manuel Castedo N.	2.000
352	Leganés	Isidoro Cardeña P.	2.000

LA SAGA DE LOS CHATOS



En este pequeño boletín que os mandamos, hoy sirva para hacer un comienzo de lo que nos proponemos hacer: conocer un poco más la historia de lo que fue nuestra Aviación Militar. La historia de hoy empieza por «Los Chatos», visto el número que hemos podido tener (espero tener respuesta y contradicciones en el relato) los primeros Chatos que llegaron a España lo fueron por Cartagena una cantidad de treinta, a finales de octubre de 1936. La matrícula no era correcta con el número de aviones recibidos; éstos aviones, de origen ruso, tenían la numeración de CC y no se ha recibido en orden su numeración desde el n.º 1, índice que se presta a confusión de la cantidad de aviones rusos. Si contamos los aviones I-15 llamados Chatos recibidos de Rusia, que cuentan los historiadores, nos encontramos con un total de 184 aviones recibidos hasta finales de octubre de 1937, contemos 14 meses, ¿cuántos aviones se han derribado por día en este tiempo?. Los de España, han empezado a salir por estas fechas (octubre del 37). Primero, un lote de 35 aviones con la letra CA (Construcciones Aeronáuticas) con unas letras y seguido de un número, empezando con el CA 001, que es el número de orden de fabricación.

De octubre de 1937 hasta enero de 1939, se dice haber fabricado 237 CA aviones en España durante 15 meses. La fábrica de Reus, donde el material y utillaje venía de Madrid, de la fábrica CASA, más tarde fue trasladada a Sabadell por las dificultades que tenía al estar cerca del frente. Se conocen notas y fotografías de los aviones construidos en las fábricas de Reus y Sabadell, el número más alto ha sido el CA 237, al final de la guerra se encontraron en estado de vuelo unos 50 aviones, sin contar con los que se recuperarían del extranjero, todavía en espera de terminar, se encontraban unos 60 aviones por falta de motores. No es la cuenta justa si contamos los aviones rusos 184 + 237 construidos= 421 aviones. Si lo dividimos por los meses que ha durado la guerra (27 meses), desde que se han recibido, octubre del 36 hasta fin de enero del 39, nos da un total de 15,5 aviones derribados por mes, o mejor dicho, la mitad de un avión por día, esto solamente de los chatos. ¡Qué deducción hay que hacer para conocer la verdad!.

Teniendo en cuenta la cantidad de aviones I-15 «Chatos» (del lado nacionalista Curtiss), que dicen haber derribado: El libro de la Legión Cóndor, de Karl Reis nos da un número de derribos, nada menos que de 319 aviones Curtiss, los italianos, con un derribo de 254 aviones Curtiss, los nacionales, con un derribo de 126 aviones Curtiss, son un total de 699 aviones Curtiss. Los españoles son los que menos han podido derribar, si bien tienen que sacar de alguna parte la cantidad de aviones Curtiss que dicen haber derribando, si no con la llegada de aviones invisibles.

De los aviones rusos «Chatos» no han llegado tanto como se dice. He tenido la ocasión de volar en la Escuela en Celrá el CC 013 y el CC 040 a finales del 37, en Escuadrilla el CC 004, CC 010, CC 019, avión que lo entregué a una Escuadrilla que se hallaba en Zaidin. Estos aviones se encontraban en Sabadell, por el mes de enero-febrero del 38, donde me encontraba para formar la 5ª Escuadrilla que no se realizó. No quiero decir que nada más se recibieran 30 aviones, pero la cifra más cercana sería, a mi parecer, de unos 80 aviones, CC.

En marzo del 38, me afectaron el CA 058, que con él me mandaron a la 3ª Escuadrilla de Chatos que entonces la mandaba Juan Comás, lo he tenido hasta el mes de noviembre del 38, fecha que me andaron a la Escuadrilla de Vuelo Nocturno, como Jefe de ella. Con este avión he efectuado más de 200 hora de vuelo en el frente y en el vuelo nocturno. El número más alto que he tenido en avión ha sido en la Escuadrilla de Vuelo Nocturno, el CA 230, que fue quemado el 6 de febrero de 1939, en el campo de aviación de Villajuiga.

José Falcó

VOLAR: SUEÑO SUGESTIVO DEL HOMBRE

Ya, el *homo sapiens* observaría con admiración el vuelo de las aves sin entender cómo podían sostenerse en el aire lo mismo que las nubes o el humo; pero sí advertiría que todas ellas se servían de alas, no de brazos para hacerlo.

En el transcurso de milenios, el hombre fue cambiando su modo de vida, obligado por imperativo de su existencia. Y así, primero domina el fuego; después, descubre la alfarería y luego, inventa la cuerda y la rueda, elementos esenciales en su posterior técnica.

Tal evolución conducirá, entre otras cosas, a la construcción de veleros, con que surcar los mares, descubrir nuevas tierras y fomentar el comercio entre los pueblos, mientras se invitará la pólvora para impulsar proyectiles de variado calibre. Al paso que el hombre insistirá en fabricar ingenios que le permitan volar. La historia ofrece incontables ejemplos de ello; he aquí algunos: la leyenda sobre las alfombras voladoras o mágicas en la literatura oriental; la aventura de Icaro en la mitología griega; el vuelo de un ingenio tirado por dos hileras de ansares durante la época emigratoria de estas aves en países europeos, así como la construcción de una nave voladora con velamen, impulsada por el chorro de aire de un gran fuelle colocado sobre ella. Todos esos cuantos ingenuos dieron ideas a cerebros privilegiados, como a Leonardo de Vinci, quien, convencido de que la fuerza muscular y el ritmo cardíaco eran insuficientes para volar con unas alas adosadas en los brazos, optó por calcular y construir planos de sustentación, que, aunque no dieron resultado, sentaron las bases para construir la futura máquina voladora más pesada que el aire.

Estos hechos ofrecieron tema suficiente para impulsar el género literario ciencia-ficción, tema que aprovecharon muchos autores para la confección de sus obras, y que deleitó a jóvenes y adultos, porque se ajustaba más a la realidad científica existente.

Sobre este particular se destaca la figura de Julio Verne, con su obra tan dilatada como meritoria. Aquí comentaremos el libro *De la Tierra a la Luna*, porque viene a coincidir con el asunto que nos ocupa.

En la confección de dicha obra, su autor se enfrenta, sin duda, con los problemas reales de la aceleración, de la gravitación terrestres y de la resistencia atmosférica. Pero su ingenio los resuelve con el proyectil de artillería obús, de grandes dimensiones con un espacio o cabina para tres tripulantes, que podrán moverse y hacer observaciones científicas con holgura. Se fabrica un gigantesco cañón vertical, de hierro fundido en un molde practicado en un terreno de superficie plana, y se utilizará algodón-pólvora como propulsante.

Entre los citados problemas cabe destacar los dos principales: La brusca y enorme aceleración que el disparo imprimirá al proyectil para que éste pueda vencer la fuerza gravitoria, la cual varía en cada astro; en la Tierra alcanza los 11,2 m/seg. y produce una sobrecarga 26,6 veces superior al peso de cada astronauta, o sea, uno que pesara 60 kg. alcanzaría los 1.596 kg., cantidad suficiente para quedar aplastado bajo su propio peso.

Y la velocidad escape hará que el proyectil roce fuertemente con las capas atmosféricas inferiores que, por ser más densas, opondrán resistencia a dicha velocidad, incendiándolo y volatizándolo cual un meteorito.

Julio Verne soslaya estos inconvenientes figurando que los tripulantes sufren desmayos más o menos breves, y que el vehículo cruzará en pocos segundos dichas capas sin posibilidad de que se incendie, pues en aquella época ya se creía que el espesor de las mismas era de 80 km.

En este punto, el novelista aplica su magistral inventiva a la solución de los expresados problemas. Y así, idea un mecanismo amortiguador, que instala en el interior del proyectil y debajo de la plataforma-cabina, donde van los astronautas.

Tal mecanismo consiste en un depósito cilíndrico y un émbolo, con múltiples orificios calibrados, que se ajusta y mueve alternativamente en el interior, es decir, se mueve el extremo anterior al posterior del proyectil y viceversa.

Al situar el émbolo-cabina en el extremo anterior del proyectil, se llenará de aceite líquido la parte inferior del depósito hasta el émbolo,

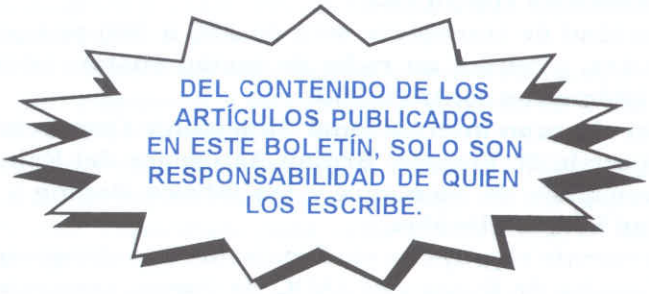
con objeto de que, al salir disparado el proyectil, el conjunto émbolo-cabina recibía el efecto de la retroinercia presionando sobre el aceite líquido para que pase a través de los orificios calibrados y ocupe el depósito superior hasta el final del recorrido del émbolo-cabina hacia la parte posterior del proyectil, resultando de estos desplazamientos dos velocidades en un mismo objeto: la del proyectil por impulsión instantánea, y la el émbolo-cabina por efecto de la retroinercia regulada; y así, la velocidad primera menos la segunda producirá una tercera asequible a la resistencia humana.

Ya en el espacio y equilibradas las diferentes inercias, los astronautas podrán incorporarse y observar como se aleja la Tierra y como se acerca la Luna, efectuando los preparativos para el alunizaje, el cual se hará del mismo modo que el despegue, con la única diferencia de que los astronautas aprovechen la ingravidez para situarse en el techo del vehículo que pasa a ser suelo en el alunizaje actuando el mecanismo del amortiguador hidráulico a la inversa, es decir, el conjunto émbolo-cabina hacia adelante inyectando el aceite líquido hacia atrás hará que el choque contra la superficie de la Luna sea mucho más suave, por cuanto su masa es 1/81,3 y la velocidad de escape alcanza los 2,4 km/seg. , cuatro veces y media menor que en la Tierra.

De esta manera sencilla, pero ingeniosa, solucionó Julio Verne el problema de la salida de viajeros al Cosmos, y particularmente hacia la Luna, dándole un carácter científico e intentando imitar a Leonardo de Vinci en su propósito de que el hombre volase y, además, llegarse a poner el pie en el suelo lunar.

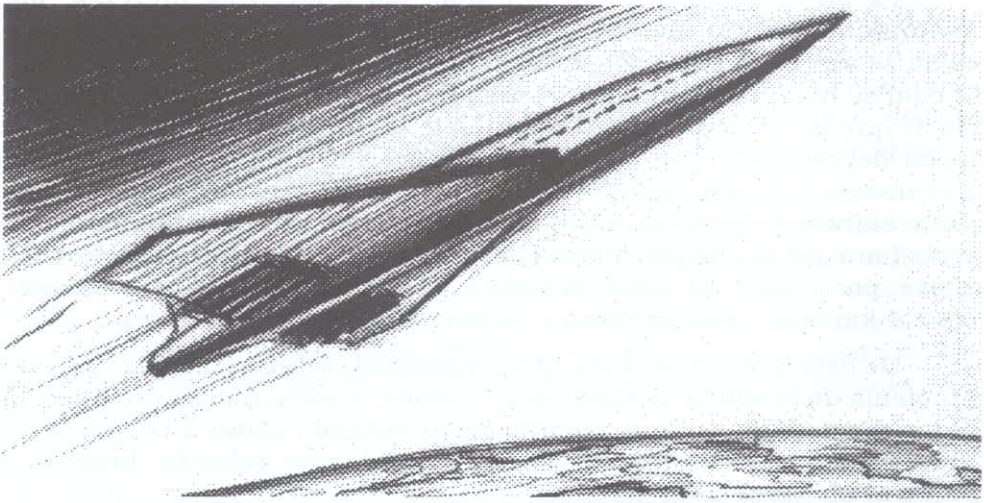
En suma, la ficción descrita en la novela *De la Tierra a la Luna*, se ha hecho realidad en el transcurso del siglo XX.

Antonio Ramírez



Hablando del Futuro

De una revista que se publica en el cono sur de América, transcribo un interesante artículo firmado por Ricardo Garzón, sobre el futuro de la aviación comercial, que por su curiosidad merece ser conocido por todos lo que de una manero o de otra, hemos sido parte activa de la gran familia mundial de la aviación.



DEL AVIÓN SUPERSÓNICO AL TRANSATMOSFÉRICO

La incorporación del superreactor Alliance, sucesor del Concorde, prevista para el año 2005, marcará el inicio de una nueva era en la aviación comercial.

Volará a una velocidad Mach 2.05 (el doble de la del sonido), igual que el Concorde, pero tendrá un peso de despegue mucho más significativo, 300 toneladas contra 185.

La capacidad de transporte será de 250 a 300 pasajeros, contra los 100 actuales, y tendrá un radio de acción sustancialmente superior: 11.000 kilómetros contra 6.300.

Integran el grupo internacional Supersonic Comercial Transport (SCT), Aerospatiale de Francia, British Aerospace del Reino Unido, la Deustche Aerospace de Alemania y las fábrica Boeing y Mc Donell Douglas de los Estados Unidos.

Recientemente el grupo se vio fortalecido con el ingreso de Alemania, Italia, Tupolev de Rusia y el JADC de Japón, conjunto de industrias formado por la Mitsubishi, Kawasaki y Fuji.

En la actualidad, superados estudios preliminares, se realizarán investigaciones de viabilidad, técnicas y económicas.

El viejo Concorde, en el Aire desde 1976, totaliza catorce supersónicos que tienen más de 160.000 horas de vuelo.

El costo total de producción del nuevo superreactor supera los diez mil millones de dólares, esperando sus propulsores que resulte rentable y deje de ser simplemente el símbolo aeronáutico que sobre fines del segundo milenio enorgullece por igual a ingleses y franceses.

Románticamente se ha dicho que los pocos aviones que aún recorren las rutas transoceánicas se asemejan cada vez más a los últimos ejemplares de una especie protegida en vías de extinción.

Si las previsiones de los expertos se cumplen, en el sentido de que se duplicará el tráfico aéreo mundial para el año 2000 y que se cuadruplicará para el 2015, arduo trabajo se le presenta por delante a la aviación comercial, a pesar de los disgustos y quebrantos económico-financieros que implacablemente sacuden a las empresas aéreas desde el comienzo de los años 90.

MERCADO PARA QUINIENTOS SUPERSÓNICOS

Cabe atisbar, ya sobre fines de siglo, que promediando la segunda década del XXI, habrá un mercado potencial cercano a los quinientos aviones supersónicos.

No cabe duda que la ola que arrastra al transporte supersónico acabará por romperse ante la saturación del tráfico aéreo.

Por otra parte, han surgido con vigor nuevos polos económicos, Japón, China y Australia, que ya requieren que se incrementen en velocidad los vuelo rápidos de larga distancia.

NUEVO «ORIENT EXPRESS»

El nuevo escenario del Pacífico necesitará de un nuevo «Orient Express», que viajando en sentido contrario al original, puede unir, por ejemplo, Los Angeles y Tokio, en un tiempo y con una frecuencia similares a las de un puente aéreo.

Dentro de veinticinco años habrá aviones capaces de transportar entre 400 y 500 pasajeros a velocidades superiores a los 3.000 k/h., sobre trayectos de 10.000 km.

Pero tampoco todo se agota entre Estados Unidos y Japón.

En la actualidad, en Francia, se trabaja en un proyecto de avión de gran velocidad, capacitado para volar a 5.300 km/h., Mach 5, sobre distancias de 12.000 km.

En buen romance, entonces, un vuelo en este aparato reducirá el tiempo de vuelo entre Los Angeles y Tokio, de 10 horas, a sólo 3.

HACIA EL NUEVO AVIÓN TRANSATMOSFÉRICO

La ideal final, y ya nos situamos al término de la primera mitad del siglo XXI, actualmente a estudio de los hombres de la NASA de los Estados Unidos y de la industria aeronáutica inglesa, consiste en desarrollar un aparato capaz de despegar de una pista normal y alcanzar en la atmósfera una velocidad cercana a la orbital, Mach 25, para lanzarse literalmente fuera de este mundo, y casi inmediatamente después, invertir el proceso para descender en el aeropuerto de destino.

Para sintetizar, sería posible, por ejemplo, en la segunda mitad de la próxima centruira, subir al avión transatmosférico en Londres, a las nueve de la mañana, desayunar a los quince minutos sobre San Francisco y pocos minutos después, bajar en Japón.

Mientras tanto, la realidad de los años noventa exhibe los proyectos bien definidos del avión para 650 pasajeros, y la casi segura puesta en servicio del Superconcorde en el 2005.

No es un secreto que los nuevos aviones de línea, están haciendo cada vez mayor uso de los materiales compuestos avanzados, algunos en estructuras primarias, sin perjuicio de que también entrarán en juego aleaciones avanzadas, particularmente a medida que se desarrolle el transporte supersónico.

AEROPUERTOS PARA AVIONES DE MIL PASAJEROS

Las terminales aéreas ya son un problema. Construidas para los aviones de los años sesenta, fueron readaptadas para las aeronaves de los años ochenta.

Sólo Frankfort, Hong-Kong y Shenshen, éste último en China, se preparan actualmente para el avión de línea de mil pasajeros del futuro.

Otros aeropuertos tendrán que afrontar el requerimiento, porque los grandes aviones prestarán servicio, sobre todo, en las ciudades y aeropuertos más congestionados: Nueva York, Chicago, San Francisco, Los Angeles, Miami, Atlanta, Dallas, Tokio, Londres, Buenos Aires, San Pablo y ciudad de México, entre otros.

Expuesto lo que antecede, pensamos que para las generaciones que se empinan sobre el tercer milenio, les será más fácil comprender y aceptar la evolución acelerada de la industria aeronáutica.

No ocurrió lo mismo con nuestros abuelos, generación del Ford a bigotes, que no hubieran podido entender ni aceptar a principios de siglo que sus nietos, nosotros, estemos en condiciones de subir a un «aeroplano» en Buenos Aires, para bajar, doce horas después, en Madrid.

Ernesto Marimón
Alicante

AVIADORES SOVIÉTICOS DE LAS FUERZAS AÉREAS DE LA REPÚBLICA

1936-1938 (LXII ANIVERSARIO)

«GENERAL DOUGLAS»

Ciertamente, la guerra civil española sirvió a los especialistas soviéticos, alemanes e italianos como un magnífico polígono experimental, donde estas tres potencias formularon variadas y muy elaboradas síntesis aplicables al campo militar.

A título de curiosidad, vamos a sacar a la luz del día la presencia soviética en las filas de las Fuerzas Aéreas de la República Española, tema que hasta estos momentos actuales han suscitado no pocas y apasionadas controversias en España y también allende las fronteras.

Las escuadrillas de los aviadores soviéticos, aunque sus actividades en tierra se desàrrollaban un tanto separadas de las nuestras, en las operaciones aéreas participaban conjuntamente bajo un mismo denominador común del Grupo orgánicamente constituido, bajo el mando de españoles.

Corría el mes de octubre de 1936 cuando llegó al campo republicano el primer contingente de aviadores soviéticos destinados a pilotar aparatos de su propia nacionalidad, enviados a los puertos de la región levantina. Aquellos primeros I-15 e I-16, más conocidos por los sobrenombres de «Chatos» y «Moscas», iniciaron su cometido en los días críticos de la defensa de Madrid, bajo el mando de Pável Richagov (Pablo Palancar) y Serguei Tárjov (Antonio).

Es de suponer que simultáneamente con los aviones de caza señalados se recibieran los de reconocimiento y bombardeo táctico R-5 y R-2 y el bombardeo lejano SB, popularmente conocido por los nombre de «Natacha» y «Katiuska», respectivamente, siendo los únicos cinco tipos que la Unión Soviética envió a la zona gubernamental.

Resultaba natural que las primeras tripulaciones de estos aviones fuesen de origen soviético, aunque, paralelamente y sin tardanza, los aviadores republicanos fueran rápidamente adiestrados a volar en todos los tipos mencionados, formando escuadrillas autónomas integradas en grupos comunes.

Puede ser enumerada la cifra de cien, entre pilotos y observadores-navegantes, los llegados en la primera expedición (jefes y subordinados de toda clase), aunque a renglón seguido este caudal no se vería interrumpido por lo menos hasta el otoño de 1938, hasta coincidir con la despedida de los primeros contingentes de las brigadas internacionales en octubre de 1938.

El tiempo de permanencia en servicio de los soviéticos en las escuadrillas de combate oscilaba entre los seis y ocho meses, con raras excepciones en más o en menos, tiempo más que suficiente para que estos expertos adquirieran una rica experiencia aplicable a las aspiraciones de las Fuerzas Aéreas de la Unión Soviética.

Si decimos que el total de especialistas soviéticos incrustados en las escuadrillas de caza y bombardeo se elevó a la cifra de unas 500 personas pensamos que nos acercamos con precisión a la realidad; pero no todos ellos, naturalmente, cayeron en los combates entablados en el firmamento de los frentes de Madrid, Jarama, Guadalajara, Brunete, Norte de España, Huesca, Teruel, Levante y en los ataques efectuados a las islas de Mallorca e Ibiza.

Por cuestión de comodidad en el trato con la gente española que los rodeaba (pilotos, mecánicos, armeros, etc.) se les impuso nombres y apellidos específicamente españoles, poco o nada semejantes a los suyos propios.

Entre ellos mismos, unos destacaron más que el resto de sus compañeros y por ello siempre fueron más conocidos, tanto en España como en los círculos aeronáuticos soviéticos.

El más destacado especialista, sin duda alguna fue el eficaz Yakov Smuschkiévich «General Douglas» (el consejero especial del jefe de la aviación republicana, el entonces teniente coronel -luego general- Ignacio Hidalgo de Cisneros).

Pero el renombre popular fue conquistado por Evguéni Antónov, el moscovita Evguéni Stepánov, Anatoli Sierov, Iván Evsievevev. Leonid Rívkin, Mijail Yakúshin, Victor Kuzniezov, Vladimir Sorokin, Valentin Jomiakov, Gueorgui Zajárov, Vladimir Puzeikin, Victor Godunov, Iván Erémenko, Serguei Pligunov, Alexander Mináiev, Senátorov, Repin, Zdanov, Osipenko, Misoschichenko, Agafónov, Erlikin, Shmielkov, Kovalievski, Kovalchuk...

¿Y quiénes eran aquellos rusos que surcaban el espacio peninsular?.

Todos ellos eran acreditados aviadores que servían en las Fuerzas Aéreas de su país. Nacidos en cualquier lugar de la URRS vinieron a España no muy cargados de lustros, oscilando la edad entre los 25 y 35 años, siendo sus grados diversos, pero ciertamente, todos ellos veteranos y expertos pilotos. Jefes de brigada, de escuadrilla y de patrulla eran los cargos que desempeñaban en la Aviación soviética.

Así se desarrollaron las cosas, hasta que llegó el día cuando todos los aviadores soviéticos sobrevivientes regresaron a la patria. En el macuto llevaban muchas y magníficas experiencias adquiridas con los esfuerzos supremos y sangre derramada en los campos de batalla.

Juan Larios
Noviembre 1998

ESPAÑA EN EL ESPACIO

MAÑANA...

Ya estamos iniciando el montaje de la futura Ciudad del Espacio, cuyos módulos se irán ensamblando por etapas, hasta formar un conjunto del tamaño de un campo de fútbol. Nuestro Pedro Duque, el primer astronauta español ya ha iniciado su andadura del Discovery, acompañando a seis astronautas de la tripulación con pleno éxito.

Nuestro boletín, por su reducido tamaño, no puede publicar todas las impresiones de estos magníficos representantes del ser humano, pero en lo que podamos, publicaremos notas que nos informen.

Hasta el año 2000 no llegarán a la Estación Espacial Internacional los primeros tripulantes.

El módulo que está en el espacio supera los primeros problemas

El módulo Zayra (amanecer en ruso) que se lanzó hace poco más de una semana ha podido superar los ligeros problemas iniciales. Una de las baterías fallaba, una antena no se desplegó cuando debía y la humedad de la cabina era demasiado elevada.

Los técnicos rusos en tierra han conseguido aparentemente resolver los dos primeros problemas y el segundo se resolverá cuando el Zayra haya tenido suficiente tiempo para calentarse. Todo parece indicar que el módulo funcionará bien cuando llegue la segunda pieza del puzzle.

Aunque hasta el año 2000 no habrá tripulación fija en loa Estación Espacial Internacional es imprescindible que cada paso que se da en su instalación sea correcto porque de lo contrario se entorpece el proyecto completo.

Dos países se juegan mucho en ello. El primero es Rusia, que construyó y lanzó, aunque con financiación estadounidense, el Zayra. Rusia necesita que todo vaya sobre ruedas para demostrar que sigue siendo una potencia espacial. El segundo afectado es Estados Unidos que está invirtiendo cantidades gigantescas de dinero en el proyecto y no puede permitirse el lujo de un fracaso. Sobre todo después de las críticas que recibió la NASA por su participación, estos últimos años, en la estación espacial MIR que ha sufrido todas las desdichas posibles.

DE NUEVO NOS DIRIGIMOS A NUESTROS ASOCIADOS PARA RECORDARLES NUESTRA SEDE SOCIAL.
ESTÁ EN:
SAN BERNARDO, 119, 3.º Interior - 28015 MADRID
TEL. 91 593 91 68

SE COMUNICA A TODOS NUESTROS ASOCIADOS, QUE DOS DE LOS NUEVOS SOCIOS DE ADAR (JAVIER MARQUERÍE Y ARMANDO WHITE SON SUS NOMBRES) ESTÁN PREPARANDO UN DOCUMENTAL SOBRE LAS FARE Y LOS AVIADORES DE LA REPÚBLICA,. ES POSIBLE QUE SE PONGAN EN CONTACTO CON VOSOTROS PARA PREGUNTAROS Y GRABAROS PARA DICHO DOCUMENTAL.

LA FOTOGRAFÍA

Tengo una fotografía,
antigua, entrañable, histórica
y por supuesto, emotiva.
Esta foto representa
el final de la contienda,
vencedores y vencidos,
un pueblo que esta rezando
por diferentes motivos,
un altar en plena base,
todos allí reunidos.
Fueron los primeros días
terminación del conflicto
de esa guerra que mantuvo
a unos y otros divididos.
Esa misa parecía
que iba a ser algo tranquila
comprensión, justicia, paz...
¡y fue todo tan distinto!
Todos estaban formados
correctamente vestidos
como militares que eran
aunque estuviesen vencidos.
Al terminar esa misa
de repente lo que vimos
fue algo tan humillante,
tan cruel, tan vengativo,
arrancaron sus hombreras
las insignias, los botones
y con verdadera rabia
rompieron sus uniformes
había lágrimas ¡lo juro!
entre esos valientes hombres.
¿Tenía que ser así?
¿no se podía haber hecho
con algo de cortesía,
con un poco de respeto
al terminar esa misa?
pues si la misa es AMOR
¿adónde estaba ese día?
Aquello me hizo a mí ver
que todo parecía
tan bueno y tranquilizante
aunque viniese de misa,
pues se puede hacer lo mismo
aunque de forma distinta.
Otra cosas que recuerdo
a lo largo de esos días
es ver el Ayuntamiento
de San Javier que tenía
toda la fachada entera
cubierta de pajaritas,
hechas con aquel dinero
que no valió, y que supuso
otra tragedia añadida.
Estas cosas las recuerdo
aunque parezca mentira
simplemente con mirar
la vieja fotografía.

Fely

Relación de compañeros fallecidos de los que la Junta Directiva Nacional ha tenido conocimiento, testimoniando a todos sus familiares y amigos nuestro más sentido pésame.

José Galvez Valero	*Murcia*	*5/7/98*
José Pastor Lillo	*Francia*	*25/10/98*
Rafel Galán Campillo	*Barcelona*	
José LLavería Margalef	*Francia*	
Manuel Moreno Alcalde	*Guadalajara*	*25/10/98*
Julián Moreno Serna	*Madrid*	*13/11/98*
Lorenzo Boadas Puig	*Riudellot*	*13/11/98*
Aurelio Inciarte Fernández	*Palencia*	*9/7/98*
Guillermo Concha Aguilar	*Madrid*	*1995*
Trinidad Blat Andreu (Vda. de Larios)	*Valencia*	*8/1998*
Emilio Talens Pelufo	*Valencia*	*11/98*
Fernando Carasusan	*Caracas*	*12/97*
Juan Martínez Bellido	*Logroño*	*29/11/98*
Ramón Moyano Vicente	*Madrid*	*4/12/98*

NOTA: En el Boletín n.º 56, se informó del fallecimiento del compañero Pedro Lambrich Lambrich, que reside en Francia. Dicha información nos la dió verbalmente un socio de la Delegación Centro. Pues bien, nos comunica el Presidente de Alas Plegadas, que no es así, que sigue residiendo en Francia y que, afortunadamente, se encuentra bien de salud, de lo cual nos congratulamos. Pedimos a nuestro compañero Pedro Lambrich que nos disculpe por dicho error, pero nosotros nos limitamos a informar de las noticias que recibimos a través de nuestros socios.

Nos piden información sobre los bombardeos aéreos que los aeródromos de la Rivera, los Alcázares y el Carmolí sufrieron durante toda la Guerra Civil. Los datos que interesan son recuerdos referentes a todos estos ataques: dónde calleron las bombas, incendios, destrozos, víctimas, refugios antiaéreos, defensas antiaéreas, fechas, etc.

Esa información dirigirla a el socio Miguel S. Puchol Franco. Pza. Calderón de la Barca, 1, 3º Izda. 30800 LORCA - Murcia.

Ningún cohete del mundo tiene paragón, como la última joya europea del Adriane-5, lanzada al espacio el pasado octubre de 1998. Se trata de una mole de 51 metros de estatura, 730 toneladas de peso, despegando a la velocidad de 7200 km/h. Desde la base de Kourou, en la Guayana francesa, situada entre la frontera brasileña y el Surinam.

La participación de España ha sido importante, tanto por el factor humano, ocmo las industrias que han trabajado en el proyecto. Desde los inicios del programa, Españá ha tenido una participación activa a través de empresas públicas y privadas, como CASA, SENER y CRISA y, asimismo, los mas destacados investigadores, científicos, técnicos y profesionales mas cualificados.

El «Cabo Cañaveral» de Europa, situado en Koourou, reune las condiciones idóneas para estas experiencias y la Agencia Europea del Espacio (ESA) eligió esta base porque se encuentra cerca del Ecuador (la distancia a la órbita es menor), con otra particularidad, que tiene dirección Este, todo el Océano Atlántico, aparte de que si el cohete se destruye, sus restos no caerían en tierra firme y zonas pobladas.

Doce paises europeos participan en el Adriane-5, entre ellos España, que aporta una considerable cantidad de pesetas al programa de *la esperanza y el futuro espacial.*

Simón Fiestas

BOLETIN INFORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA
Depósito Legal: M-5201-1995
Imprime: MELCHOR REPROGRAFÍA, S.L. - MADRID
Maqueta y Confección: EUSEBIO ALONSO