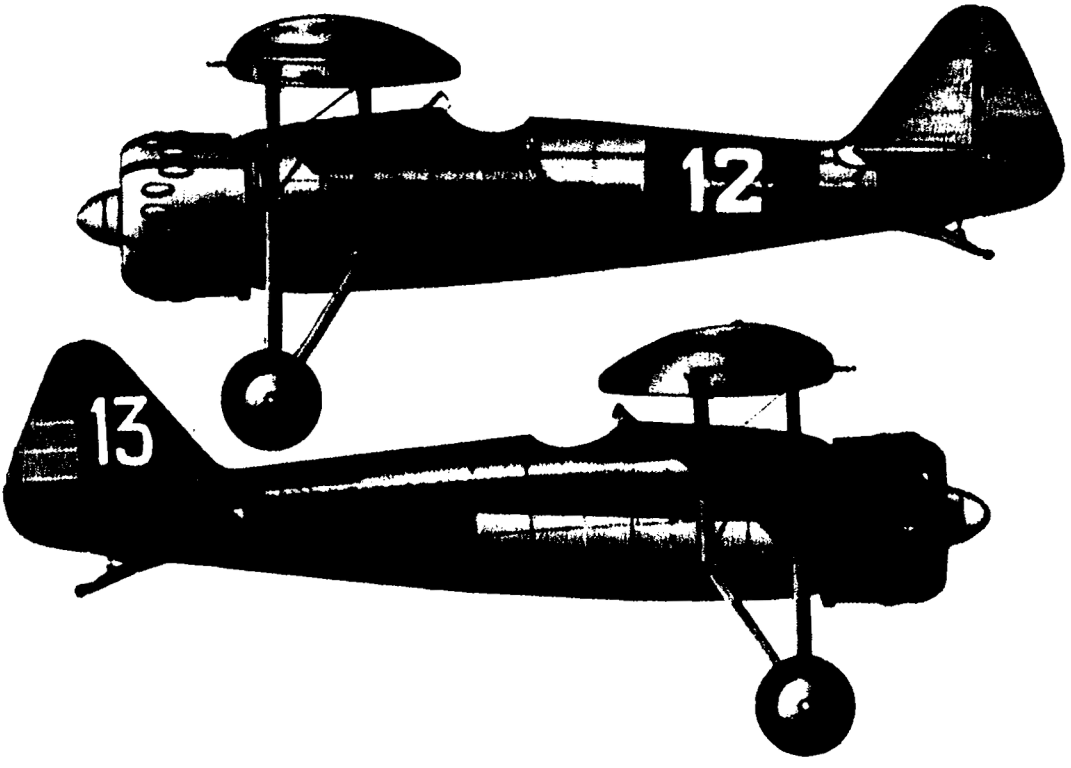
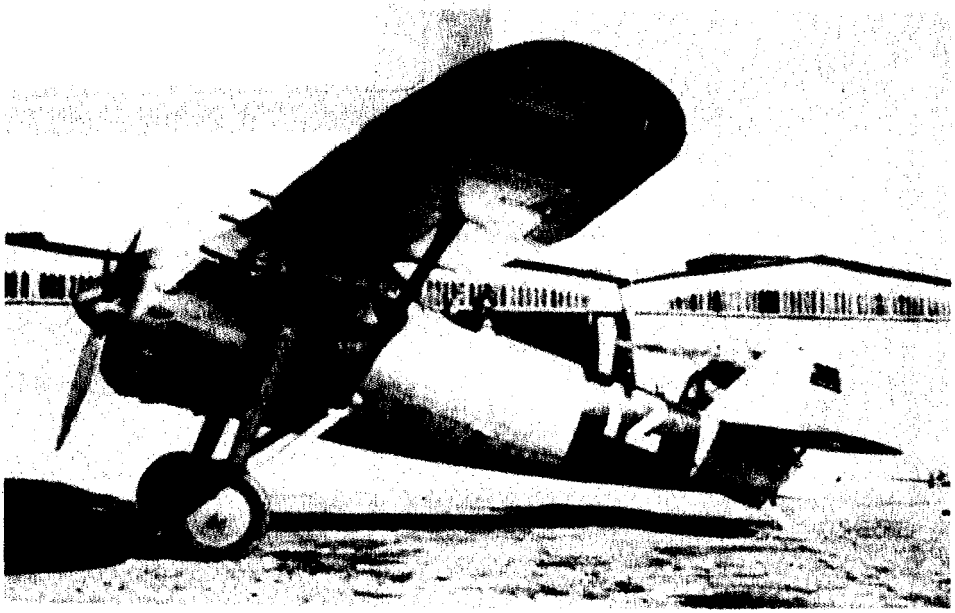
ALAS GLORIOSAS



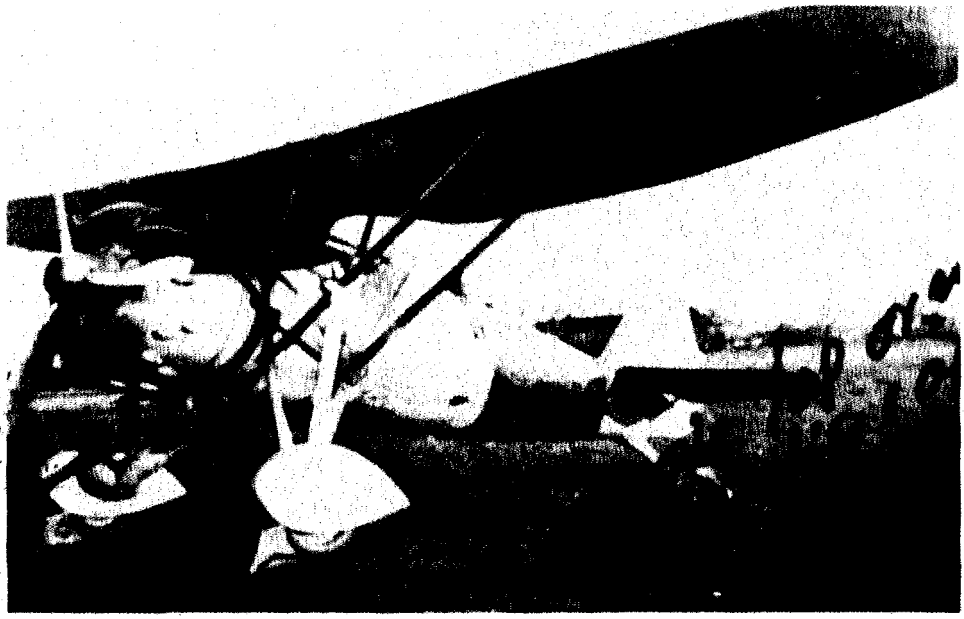
DEWOITINE D.372

BOLETIN INFORMATIVO 23

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



DEWOITINE D.371, de Víctor Veniel, piloto destacado de la "Escuadrilla España" a finales de agosto de 1936, en Cuatro Vientos.



DEWOITINE D.372, a finales del año 1938, en Bañolas; fue el avión de los tres jefes de la 1.ª Escuadrilla del Grupo 71: el yugoslavo Krysaï y los españoles Augusto Lecha y José Corral. Su número 13 le llevó buena suerte, ya que nunca sufrió daños, hasta el mes de febrero de 1939.

ALAS GLORIOSAS

BOLETÍN INFORMATIVO DE LA
ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

A.D.A.R.

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

Número 23 **SEPTIEMBRE - OCTUBRE 1982**

Consejo de Dirección y Redacción:

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

BIBLIOTECA Ateneo Español de México
ATENEO ESPAÑOL DE MEXICO

Agradecemos las colaboraciones de:

Antonio Vilella
J. Belenes López
José Jové Alujas
Simón Fiestas Martí
Enrique Montánchez
Emilio Herrera

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

IMPRIME: PRISMÀTIC, 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	4
Rogamos información de...	4 - 5
Comunicación del Consejo de Redacción	6
Biblioteca	7 - 8
La Comisión Jurídica informa:	9
Declaración Jurada (Anexo n.º 1)	10
Instancias (Anexos nºs 2 y 3)	11 - 12
Orden comunicada sobre reconstrucción de documentaciones (Anexo n.º 4)	13
Carta del Ministerio de Defensa (Anexo n.º 5)	14
Escrito de Demandas y documentos (Anexo n.º 6)	15
Resolución del Tribunal Supremo (Anexo n.º 7)	16
Carta de las Naciones Unidas Comité de Derechos Humanos	17
El Lehendakari invitado a visitar la URSS. Aviadores y militares de la República con el Lehendakari	18
A don Joaquín Ruiz - Giménez Cortés	19
Comentarios del viaje a la URSS	20
Otra historia de ayer, contada hoy	21 - 24
Los aviadores republicanos buscan el amparo de los organismos internacionales	25
Nuestros viejos aviones. - El Dewoitine 371 y 372	26 - 27
Hector Servadac en Sputnik	28 - 31
Que cesen las secuelas de la Guerra Civil	32

editorial

No es fácil comprender la discriminación a que estamos sometidos todavía, después de 43 años de haber terminado la Guerra Civil Española. La historia ha demostrado como hecho cierto, que en Julio de 1936, se hallaba legal y legítimamente establecido en España el Gobierno de la República, constituido de acuerdo con lo dispuesto en la Constitución de 1931, vigente en nuestro país en aquella fecha.

Con la indiferencia en que hemos estado tratados durante estos largos años de dictadura y también de democracia, por haber permanecido leales y defender al Gobierno e Instituciones republicanas, no tiene parangón en la historia contemporánea.

Haciendo un somero análisis de hechos anecdóticos, por los años 1839 y en la Guerra Carlista, que se enfrentaron dos bandos en discordia, merece destacar el honorable acto del "Convenio y Abrazo de Vergara", por medio del cual, fueron reconocidos los empleos, grados y condecoraciones de los generales, jefes, oficiales y demás individuos dependientes del ejército.

Actualmente, para nuestro pundonor las arcas del Estado, que son los bolsillos de todos, estamos pagando al personal marroquí, que combatió en la "Zona Nacional", pensiones de retiro y de mutilación de conformidad con los grados y empleos que ostentaron en la contienda, según normativa publicada en el Real Decreto 970/82, de 17 de Marzo, por el que se revisan y aumentan las pensiones a los interesados.

A mayor abundamiento y como ejemplo a la inversa, en el año 1961, el ejército francés se levantó en Argelia contra la presidencia del General De Gaulle. Después de 20 años, un gobierno socialista, ha concedido de momento, un perdón parcial, de manera que los suboficiales y funcionarios suspendidos, como consecuencia de la intentona golpista, serán finalmente reintegrados y rehabilitados en los escalafones respectivos.

Por otra parte, tenemos que reconocer que algo se ha hecho: la aprobación del Real Decreto Ley 6/78, de la Jefatura del Estado, por el que se conceden beneficios a los militares en activo antes del 17 julio 1936, que tomaron parte en la Guerra Civil, aparte de lo legislado con referencia a mutilados y viudas de guerra.

Nosotros, en este país, después de tantos años no nos hemos decidido a la total liquidación de la Guerra Civil. Por lo visto, el "pecado" de defender la legalidad, todavía y en plena democracia está mal visto... Tenemos actualmente un buen Asesor, que poco a poco, paso a paso, pero con firmeza, conseguiremos con el recto cumplimiento de la Constitución, que finalmente seamos ciudadanos de pleno derecho, si es que la edad nos permite resistir todavía unos años más...

NECROLÓGICAS

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

TOMÁS VALENCIA BAYONA. - Centro
VICENTE GÓMEZ HERRERO. - Levante
JOSÉ MASIAN OTERO. - Centro
FÉLIX QUERO ABENDEA. - Centro
EMILIO SANTAMARÍA AGUDO de A.A.R.E. México
VICTORIANO-ANTONIO NAVARES VILLAR. - Murcia
y **Dª MERCEDES EURESQUI,** esposa de nuestro compañero José Lorenzo Miquel.

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!

ROGAMOS INFORMACIÓN de...

Se agradecerá cualquier noticia, información, anécdota, etc., de los Aviadores Italianos que estuvieron luchando en la Aviación Republicana Española durante el periodo de 1936-39. Escribid Redacción Boletín.

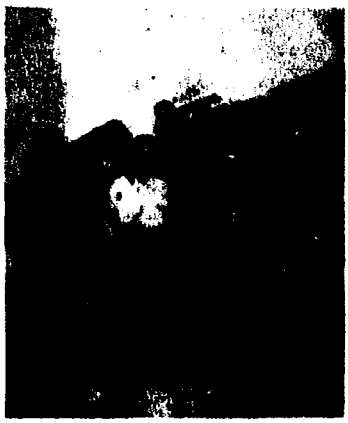
— — — — — — —

MANUEL FERNÁNDEZ BERMEJO. - Desearía tener noticias de los compañeros que estuvieron en el frente del Norte, de julio 1936 a 24 agosto 1937, en lo que se llamó "Circo Kronne". Fue hecho prisionero por las tropas nacionalistas en Torrelavega. Anteriormente estuvo en el campo de Lamiaco, donde fue testigo de un drama que le impresionó; pues cuando regresaba una tarde, de hacer servicios de guerra, el piloto Felipe del Río, que iba a tomar tierra, el destructor "José Luis Díaz", que estaba anclado en la ría, por error lo derribó. Agradecería tener noticias de los compañeros: Rodríguez de la Cueva; José Ribera; Alfonso López Yáñez y Francisco Ceballos Saiz. Dirigid la correspondencia a: Manuel Fernández Bermejo. - 49 Av. de Choliere 44700.
Orvault (Francia).

ROGAMOS INFORMACIÓN de...

Interesa noticias del que fue ametrallador bombardero, Antonio Lago García "El Madriles", que murió en 1937. Estaba en el aeródromo de Utiel, cuando hizo su último servicio. Si algún compañero lo recuerda que escriba a la Redacción del Boletín.

— — — — — — —



Nuestro compañero Enrique Pascual, nos envía la presente foto del Mosca CM-138. De pie a la izquierda (mangas de camisa) está el teniente José Salinas, que al tomar tierra en un campo de trigo cerca del pueblo de Los Isidros, Requena, capotó su aparato y pegó con la cabeza contra un márgen. Ocurrió entre el 8 ó 9 de julio de 1938. El que está en el centro de la foto era el Comisario Político y el que está en la derecha el teniente José Viso, que fue derribado en julio de 1938 en el pueblo de Landete. Fue llevado al hospital, en el pueblo de Garavalla, donde fue enterrado.

— — — — — — —

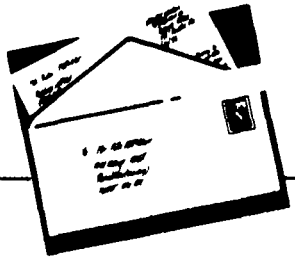
Se desea conectar con algún compañero que hubiera conocido a Fernando Comere Cairó, nacido en Badalona el 16-10-1916 y murió en el aeródromo de Els Monjos (Tarragona). Dirigid la información a Pascual Cervantes. Diagonal, 315, 2º A - Barcelona.

MUY IMPORTANTE

ADAR está financiando unos gastos extraordinarios, en beneficio de todos, para el logro de nuestras reivindicaciones.

Se notifica a los compañeros QUE NO ESTÁN AL CORRIENTE DE PAGO, en el abono de las Cuotas reglamentarias, que serán dados de BAJA, y por lo tanto perderán los derechos que regulan los Estatutos de esta Asociación.

La Junta Nacional



Estimados compañeros:

Nos place comunicaros que gracias a vuestras generosas suscripciones y no menos generosos donativos, han hecho posible que el presupuesto del año en curso, haya sido cubierto dentro de unos límites justos, que es lo que se pretendía.

Como ya se comunicó, sólo lo reciben quien se suscribió o demostró por carta su falta de medios.

Estamos estudiando cual será el nuevo presupuesto para el año próximo, adelantando que será sensiblemente superior, por las causas que todos debéis suponer, lo cual no debe ser un obstáculo para no contar con vuestra necesaria ayuda.

En el próximo Boletín n.º 24, os comunicaremos los precios, sistema de pago y plazo máximo que deben obrar en nuestro poder las suscripciones y su importe correspondiente.

Aprovechamos esta oportunidad, para comunicaros a quienes nos comunican no recibir determinado n.º del boletín, que aparte no ser culpa nuestra, procuramos complaceros mandando el boletín que decís no haber recibido, lo cual lo aceptamos plenamente y sin reservas.

El Consejo de Redacción...
Boletín "Alas Gloriosas"

Biblioteca

Título original en inglés: **POSTERS OH THE SPANISH CIVIL WAR**
(Libro editado en los EE.UU. de América)

Gracias a la gentileza de Mr&Mrs. H. M. Differding, y con ocasión de su visita a España, para participar en el 44.º Aniversario de la Batalla del Ebro, hacen donativo de esta importante obra, con destino a la biblioteca de ADAR.

No salgo de mi asombro, de que fuera de nuestras fronteras, todavía se vive y vibra de los hechos y acontecimientos históricos que originaron la Guerra Civil Española.

Se trata de un libro, editado en los Estados Unidos, publicado en cuidada edición, que recopila una colección de carteles que se utilizaron durante los años del 1936 a 1939.

No es ninguna novedad manifestar que nuestros artistas demostraron ser los más calificados en esta especialidad. Dicen sobre el particular los autores del libro: "Estoy impresionado por estos carteles, sus técnicas, la sensibilidad con que han sido dibujados, el estilo efectivo, la disposición y el cruce de formas simbólicas, su riqueza de asociaciones, en color evocativo..."

Se comenta también en un interesante prefacio: "Durante casi 40 años los carteles de la República Española, fueron ocultados por una cortina de menosprecio, después de la victoria fascista de Franco en 1939. El esplendor y la originalidad de este arte, han permanecido vivos en la memoria del pueblo español. En este volumen los carteles reemergen por primera vez con toda su gloria, pero aunque esta colección es ampliamente representativa, no es definitiva. Contiene sólo los carteles reunidos, después de años de búsqueda dentro de las fronteras de los Estados Unidos. Mi propia colección sacada de España entre las últimas fuerzas republicanas en retirada hacia Francia, fue la estrella. El resto proceden de algunas bibliotecas, museos, y especialmente de los recuerdos de los hombres de los Estados Unidos que lucharon en las filas de las Brigadas Internacionales, los veteranos del Batallón Lincoln. Algunos de los carteles han sido restaurados, por los daños que el tiempo y la necesidad de mantenerlos escondidos, cuando los combatientes del Batallón Lincoln, estaban bajo los ataques represivos en los Estados Unidos. Estos días han terminado, esperemos que para siempre..."

Termino emocionado esta breve presentación, de estos hombres procedentes de la mayor potencia mundial, que un día vinieron a España a ayudarnos, a ofrecer sus vidas y que actualmente, después de tantos años, todavía nos recuerdan, ofrecen su colaboración, gastan su dinero, para que sigamos manteniendo aquella ilusión, aquel compromiso histórico, de defender unos valores eternos que son la libertad, la democracia y la paz.

S. F. Martí

Título: **ESPAÑOLES EN LOS MAQUIS**
Autor: Eduardo Pons Prades

Diario de guerra de un superviviente en la Resistencia Española de Francia. Es coordinador regional de la guerrilla. En los combates de la Liberación (agosto-septiembre 1944), manda un destacamento franco-español de guerrilleros, con el que rastrea y limpia la zona oriental de la región de Carcassone (Aude-Francia).

La falta de sentido de las guerras, muestra en esta obra que mientras Franco enviaba la División Azul a combatir contra las fuerzas aliadas, los guerrilleros españoles luchaban por la liberación de Francia.

La tragedia y la grandeza de estos héroes anónimos, que defendían la libertad y la democracia en un país que no era el suyo, pero enfrentados a un enemigo común muestra la epopeya de hasta donde llega el sacrificio en el enfrentamiento con las fuerzas del mal, cuando existe la evidencia de que se lucha por la consecución de unos ideales de paz y dignidad humana.

A LA GUERRA EN BIPLANO

Escrito por Charles Lamb. Se trata de un libro de guerra. Al finalizar en 1945 la Segunda Guerra Mundial, los biplanos de la aviación naval de la RAF, se convirtieron en leyenda.

El asombroso coraje y los muchos actos heróicos de este reducido grupo de hombres ayudaron a cambiar el curso de la guerra. Eran aparatos muy vulnerables que se utilizaban para sembrar minas, cazar submarinos y acciones relacionadas con la marina de guerra. Charles Lamb, encarnó todas las cualidades que permitieron lograr tanto, con tan poco, a cambio de profesionalismo, valentía, ingenio, optimismo y sobre todo, moral de victoria.

VUELA POR TU VIDA

Autor: Larry Forrester. Esta es la historia de Robert Stanford Tuck, uno de los mejores pilotos de la RAF y de su aparato preferido: el Spitfire.

Fue derribado cuatro veces, herido dos veces, se estrelló sobre el Canal de la Mancha y sobrevivió a dos colisiones con otros aviones. Inglaterra le otorgó la Orden por servicios distinguidos y fue el segundo hombre en la historia que obtuvo una segunda barra en la condecoración de la Cruz por vuelos distinguidos.

EL PRIMERO Y EL ÚLTIMO

Autor: Adolf Galland. Fue comandante de la aviación de caza alemana durante la Segunda Guerra Mundial. Este libro combina la pasión por el combate, con algunos relatos de sus batallas en el aire, que se leen tan velozmente como los Messershmitts que tripulaba y sus descripciones de las acciones, que planificó como comandante, ofrecen un claro cuadro de como Alemania perdió la guerra en el aire. Durante la Guerra Civil Española, actuó como piloto en la Legión Cóndor, tripulando un Heinkel HE-51. Fue llamado a Alemania en el verano de 1938, asumiendo el mando de su escuadrilla, el que también fue un as de la aviación alemana Werner Moelders.

la Comisión Jurídica informa:

Estimado compañero: Por el Ministro de Defensa se ha cursado una orden a todas las Jefaturas Aéreas, para que faciliten la reconstrucción militar —que hasta ahora nos venían negando— te informamos que según esta orden se realizará al personal que lo solicite, previa aportación de los documentos pertinentes y trámites oportunos y que a continuación se indican:

1.° *Declaración Jurada (por triplicado) formulada por el interesado compulsada por la Alcaldía o Tenencia de Alcaldía y Comandante de puesto de la Guardia Civil. Los empleos obtenidos serán justificados con fotocopia del Diario Oficial donde figure el cargo, ascenso, etc.*
(Anexo n.° 1).

2.° *Instancia dirigida al Excmo. Sr. Capitán General de la ..... Región Aérea (Ciudad que radique la Capitanía). Las instancias serán por duplicado, a fin de retirar en el acto de entrega, la sellada por el registro de entrada con la fecha. Caso de no recibir contestación una vez transcurridos tres meses, cursar escrito de denuncia de la mora.*
(Anexos 2 y 3).

Recordamos que los datos consignados en la Declaración Jurada, se evite una literatura excesiva y solamente se expresen términos concretos, es decir, unidades en que sirvió, escuadrillas, escuelas, etc.

Advertimos que estas solicitudes, se hagan a máquina y se tenga en cuenta una presentación correcta y tramitarlo directamente, sin necesidad de enviarlo a esta Asociación.

Acompañamos escrito del Ministerio de Defensa sobre reconstrucción de documentación al personal que sin ser militares profesionales sirvieron durante la Guerra Civil en el Ejército Republicano.
(Anexo n.° 4).

También recopilamos fotocopias de las gestiones oficiales que está llevando a cabo nuestro Asesor Dr. Roldán y que son:

— *Escrito recibido del Ministerio de Defensa, fecha 24 septiembre 1982.*
(Anexo 5).

— *Providencia Sala 3.ª Tribunal Supremo, fecha 19 octubre 1982.*
(Anexo 6).

— *Providencia idem. fecha 21 octubre 1982.*
(Anexo 7).

Aparte también acompañamos fotocopias de la visita al lehendakari Carlos Garaikoetxea, así como carta del Centro de Derechos Humanos de las Naciones Unidas.

Igualmente se informa la Proposición No de Ley, que ha sido cursada a través de los Parlamentos de Cataluña y País Vasco y gracias a las activas gestiones de nuestro Presidente.

Esperamos conseguir por la vía jurídica y bajo los principios legales de las leyes y la Constitución el logro de nuestras justas reivindicaciones. Seguiremos informando de los pormenores y acciones que se vayan produciendo para general conocimiento.

ANEXO nº 1

DECLARACION JURADA

FULANO DE TAL Y TAL.... de..... años de edad, casado, etc., nacido en.....provincia.....el día.....de....de 19.... hijo de.....y de.....con domicilio actual en..... calle.....nº.....,distrito postal nº....y con D.N.I. nº.....declara:

SERVICIOS Y VICISITUDES

Ingresó en Aviación el día.....de.....de 19....en la Unidad, etc.
1936.- Día de incorporación, voluntario, movilizado, etc.
1937.- Ascensos Unidades. etc.
1938.- id.
1939.- id.

DECLARA Y JURA POR SU HONOR, ser ciertos todos los datos consignados, por ser los mismos fiel reflejo de sus vicisitudes militares.

Esta DECLARACION se hace a efectos de reconstrucción de la documentación militar.

..... a ..... de .....de 1982

Compulsada la firma por
Alcalde o Teniente de Alcalde

Compulsada la firma por
Comandante Puesto Guardia Civil

ANEXO nº 2

Póliza de 45 ptas. (sólo original)
3 sellos de 5 ptas.Colegio de Huérfanos Ejército del Aire

EXCMO. SEÑOR:

FULANO DE TAL Y TAL, de...años de edad, estado casado,etc. nacido en.... provincia.....el día....de....de 19... hijo de.....y de..... con domicilio actual en.....calle....nº.....distrito postal nº.....y D.N.I. nº .....ante V.E. comparece,y respetuosamente y con la debida consideración,

EXPONE

Que al amparo de la Orden dictada por el Excmo. Sr.Ministro de Defensa a esa -Región Aérea-, con fecha 26 de julio de 1982, respecto a la reconstrucción de la documentación de los Militares,que sin ser profesionales antes del 18 de julio de 1936, sirvieron en Aviación, durante la guerra civil en la zona republicana, el que suscribe dirige la presente instancia a su respetada autoridad en solicitud de que tenga a bien ordenar la RECONSTRUCCION DE LA DOCUMENTACION MILITAR del que expone, para cuyo fin aporta los datos y documentación siguientes:

1º.-Declaración Jurada, compulsada por la Alcaldía o Tenencia de Alcaldía y Comandante de puesto de la Guardia Civil, con relación de los servicios y vicisitudes.

2º.-Que en la página tal y tal del D.O. nº...de fecha....donde se confirma el empleo de.....etc. por lo que en razón a lo expuesto

SUPLICA

A V.E. que tenga por presentada esta instancia, se digne admitirla, tener por hechas las manifestaciones que contienen y a la vista de las mismas, previos trámites que sean pertinentes, acuerde V.E. la RECONSTRUCCION DE LA DOCUMENTACION MILITAR que respetuosamente solicita el abajo firmante.

Es gracia que espera merecer de V.E.,cuya vida guarde Dios muchos años.

.....de.....de 1982

EXCMO. SR. CAPITAN GENERAL DE LA.....REGION AEREA
(Ciudad en que radique la Región Aérea)

ANEXO nº 3

MODELO DE ESCRITO DE DENUNCIA DE LA MORA

(Debe presentarse una vez transcurridos tres meses desde la fecha en que se presentó la petición inicial)

EXCMO. SR.:

DON....., mayor de edad, de profesión..... ex-capitán (teniente, etc) del Arma de Aviación en las Fuerzas Armadas de la República, con D.N.I nº....., expedido en..... ....., el...de.....de....., con domicilio en (Calle, nº y población y, en su caso, D.P.), que dejo designado a efectos de notificaciones, ante V.E. comparezco y como mejor proceda D I G O:

Que mediante escrito de fecha.....,(presentado el.....), cuya fotocopia acompaño, solicité de V.E. tuviera a bien disponer me fuera reconstruida mi Hoja de Servicios (o Filiación Militar, cuando proceda)

Que, habiendo transcurridos más de tres meses desde dicha fecha y no habiendo recibido notificación alguna en relación con mi petición, mediante el presente escrito procedo a denunciar la mora en contestar a mi instancia anterior, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 94 de la Ley de Procedimiento Administrativo, a los efectos que en dicho precepto legal se señalan.

Por ello,

SUPLICO A V.E. tenga por presentado este escrito y por denunciada la mora en contestar a mi anterior instancia de fecha..... arriba mencionada y cuya fotocopia se acompaña, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 94 de la Ley de Procedimiento Administrativo y a los efectos que en dicho precepto legal se señalan, por haber transcurrido más de tres meses desde que aquélla fué presentada y no haber recibido notificación alguna en relación con la misma.

Es de justicia, que espero alcansar de V.E.

Barcelona.....

EXCMO. SR.

EXCMO. Sr. CAPITAN GENERAL DE LA.....REGION AEREA

(Ciudad en que radique la Capitania

Ministerio de Defensa

OP 1551

ANEXO nº 4

ORDEN COMUNICADA SOBRE RECONSTRUCCION DE DOCUMENTACIONES AL PERSONAL QUE SIN SER MILITARES PROFESIONALES SIRVIERON DURANTE LA GUERRA CIVIL EN EL EJERCITO REPUBLICANO

La disparidad de criterios seguidos en la reconstrucción de las documentaciones militares del personal, que sin ser militares profesionales, prestaron servicios durante la guerra civil en el Ejército Republicano, aconseja unificar los trámites de la misma.

En su virtud,

D I S P O N G O :

Artículo 1º.-El personal que sin ser militares profesionales con anterioridad al 18 de julio de 1936, sirvieron durante la guerra civil en el Ejército Republicano, podrán solicitar la reconstrucción de su documentación militar.

La solicitud se formulará mediante instancia dirigida a la Autoridad Jurisdiccional Militar de la Región o Departamento Marítimo donde tienen fijada su residencia en la actualidad, a la que acompañarán todos los documentos necesarios para la reconstrucción que se solicite.

Artículo 2º.-Cuando no existan documentos que mejor coadyuven a esta reconstrucción, se efectuará aquella mediante testimonio de terceros y declaraciones juradas que formulen los interesados y que serán adveradas por las Autoridades locales del lugar de residencia del interesado, o de su expedición.

Artículo 3º.-Las Autoridades designarán las Unidades, Centros o Dependencias de su jurisdicción que hayan de llevar a cabo la citada reconstrucción.

Artículo 4º.-Las Autoridades militares prestarán su colaboración en la localización de los documentos de los interesados que obren en sus dependencias.

Madrid, 26 de julio de 1992
EL MINISTRO DE DEFENSA,

Alberto Oliart

- Alberto Oliart Saussol -

DESTINATARIOS:

Excmo. Sr. Teniente General Presidente de la Junta de Jefes de Estado Mayor.
Excmo. Sr. Teniente General Jefe del Estado Mayor del Ejército de Tierra.
Excmo. Sr. Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada.
Excmo. Sr. Teniente General Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire.
Excmo. Sr. Almirante Subsecretario de Política de Defensa.

MADRID

ANEXO nº 5

Ministerio de Defensa

OP 1166 / 5.5

MADRID, 24 de Septiembre de 1982

Sr. Don

JAIME MATA ROMEU
Presidente de la Asociación de Aviadores
de la República
Plaza de Circunvalación, 1

B A R C E L O N A

Muy señor mío:

En nombre del Señor Ministro, debo poner en su conocimiento que una vez recaído dictamen de la Asesoría General de este Ministerio, en el expediente incoado a raíz de su escrito de fecha 1 de junio de 1982, e informe que lo acompañaba, S.E. ha acordado sea trasladado dicho expediente a la Dirección General de lo Contencioso del Estado, para que asimismo se emita el pertinente dictamen sobre todas las cuestiones que en el mismo se expresaban.

Atentamente,

- Manuel Alonso Aguilar -

ANEXO nº 6

TRIBUNAL SUPREMO

Sala 3ª

Recurso nº 306.779/82 Ley 62/78

Secretaría Sr. Recio

002154844

Not. 20-10-82

ADMINISTRACION DE JUSTICIA

DILIGENCIA.- La pongo yo el Secretario de la Sala para hacer constar que en el día de hoy se recibe, procedente de Reparto, escrito de demanda y documentos que se acompañan con diligencia de la Secretaría de Gobierno de este Supremo Tribunal, en que fué presentado, con fecha 17 de octubre de 1.982, del Procurador Sr. Sanchez Jauregui en nombre de los recurrentes "ASOCIACION DE AVIADORES DE LA REPUBLICA"y DON JAIME MATA ROMEU y otros 206 más, de todo lo cual paso a dar cuenta inmediata en Sala.

Madrid, a 19 de octubre de 1.982.

P R O V I D E N C I A

Excmos.Señores:

D. Francisco Pera Verdaguer

D. José Luis Ruiz Sánchez

D. Jaime Rodriguez Hermida

En Madrid, a 20 de octubre de 1.982.

Dada cuenta; Unase a los autos el escrito de demanda y documentos que se acompañan del Procurador Sr. Sanchez Jauregui, en nombre y representación de los demandantes; y de conformidad al articulo 89-4 de la Ley 62/78, dese traslado al Ministerio Fiscal y al Sr. Abogado del Estado para que en el plazo común e improrrogable de ocho dias efectuen, en su caso, las alegaciones que estimen pertinentes, pudiendo acompañar al escrito de contestación a la demanda la documentación que consideren oportuna, y manifiesten lo procedente en orden al recibimiento a prueba solicitado por los demandantes

Papel de Oficio — MINE 3.6

ANEXO nº 7

ADMINISTRACION DE JUSTICIA

TRIBUNAL SUPREMO

SALA 3ª

Sria. Sr. Recio

Rº 306.779/82 - Ley 62/78

VENCE TERMINO DIA 21 OCTUBRE 1982

P R O V I D E N C I A

Excmos. Señores

Sr. Presidente

Sr. Ruiz Sánchez

Sr. Rodríguez Hermida

En Madrid, a 6 de octubre de 1.982.

Dada cuenta: Unase a los autos el escrito del Procurador Sr. Sánchez Jauregui y se tienen por hechas sus manifestaciones, así como la comunicación de la Presidencia de Gobierno de fecha 22 de setiembre del corriente año; y habiendo transcurrido con exceso el plazo establecido en el art. 8º-2) de la Ley 62/78 y sin perjuicio de cumplir en su caso lo establecido en el nº 4 del citado precepto, pasen los autos a la representación procesal de la parte actora, poniéndolo de manifiesto en la Secretaría de este Tribunal, para que en el plazo improrrogable de OCHO DIAS pueda formalizar la demanda y aportar la documentación que estime conveniente a su derecho. Notifíquese esta resolución a la parte actora, Sr. Abogado del Estado y Ministerio Fiscal.

R./

DILIGENCIA: Seguidamente al Oficial de Sala, a sus efectos

OFFICE DES NATIONS UNIES A GENÈVE

UNITED NATIONS OFFICE AT GENEVA

Télégrammes : UNATIONS, GENÈVE
Télex : 28 86 98
Téléphone : 34 60 11 31 02 11

RÉF. N°: G/SO 215/1 SPAIN
(à rappeler dans la réponse)

Palais des Nations
CH - 1211 GENÈVE 10

20 de octubre de 1982

Estimado Señor :

Me es grato acusar recibo de su carta de fecha 12 de julio de 1982 dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas que fue transmitida a esta Oficina.

Deseo informarle que el Comité de Derechos Humanos sólo puede considerar comunicaciones presentadas por individuos si las mismas se refieren a un Estado que es parte del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y también del Protocolo Facultativo de dicho Pacto. España es un Estado parte del Pacto pero no del Protocolo Facultativo. Por lo tanto su comunicación no puede ser considerada por el Comité de Derechos Humanos.

Le saluda atentamente,

Jakob Th. Möller
Jefe de la Unidad de Comunicaciones
Centro de Derechos Humanos

Sr. Jaime Mata Romeu
Presidente
Asociación de Aviadores de la República
Paseo de Circunvalación, 1
Barcelona - 3
España

ATENEO ESPAÑOL DE MÉXICO
BIBLIOTECA Ateneo Español de México

Por el presidente del Soviet Supremo de la Repúblic de Georgia

El lehendakari invitado a visitar la URSS

El lehendakari Carlos Garaikoetxea podría visitar en la próxima primavera Georgia, Moscú y Leningrado, invitado por el presidente del Soviet Supremo de la República Soviética de Georgia. La invitación se produjo en el transcurso de una entrevista concedida por el presidente del Gobierno Vasco al presidente de la Asociación de Aviadores de la República, Jaume Mata, quien ha recabado el apoyo de las instituciones vascas para instar a las Cortes Españolas y el Gobierno central para que se derogue la legislación discriminatoria para los militares aviadores que lucharon en el Ejército Republicano.

Esta es la segunda visita del señor Mata a Euzkadi y ayer se entrevistó también con el presidente Pujana, en el Parlamento vasco, quien prometió plantear el tema con todas las fuerzas parlamentarias.

El señor Mata ha residido en la URSS desde la contienda civil y ha recibido el encargo de invitar oficialmente al lehendakari por razón de las conocidas similitudes entre el pueblo vasco y el georgoano, según manifestó a su salida de Ajuria Enea.

Del Periódico "Deia" de Vizcaya. 29 - 9 - 82

AVIADORES Y MILITARES DE LA REPÚBLICA, CON EL LEHENDAKARI

El lehendakari Carlos Garaikoetxea recibió ayer en su residencia oficial del Palacio de Ajuria-Enea, de Vitoria, al presidente de la Asociación de Aviadores y Militares de la República, Jaime Mata.

El presidente del Gobierno vasco recibe hoy, por otro lado, al presidente de la Federación Española de Fútbol, Pablo Porta, aprovechando su estancia en Euskadi para entregar la Copa de campeón de Liga 1981-82 a la Real Sociedad, acto que tendrá lugar esta noche. En la foto de Arocena, el lehendakari con los militares republicanos.

De "El Correo Español" El Pueblo Vasco, del día 29 - 9 - 82

A nuestro estimado amigo D. Joaquín Ruiz-Giménez Cortés, hace unos días le fue concedido el Premio de la Paz, que merecidamente le entregó las Naciones Unidas. Estuvieron presentes en el acto, nuestro presidente Jaime Mata y el delegado de Acción Social de ADAR, Antonio Vilella y aprovechamos esta ocasión para hacerle entrega de un "Ícaro", símbolo de nuestra Asociación con la siguiente dedicatoria:

"A Don Joaquín Ruiz-Giménez Cortés,
Defensor de todas las causas justas".
La Asociación de Aviadores de la República".

Nos reafirmó la promesa de su carta, que nuevamente publicamos y prometió estar un día con nosotros, antes de que finalice el año y hacemos votos para que por fin lo nombren "Defensor del Pueblo", conforme regula el artículo 54 de la Constitución Española, que dice:

"ARTÍCULO 54. - Una ley orgánica regulará la institución de Defensor del Pueblo, como alto comisionado de las Cortes Generales, designado por estas para la defensa de los derechos comprendidos en este Título, a cuyo efecto podrá supervisar la actividad de la Administración, dando cuenta a las Cortes Generales".

Del. Acción Social, ***Antonio Vilella***

Joaquín Ruiz-Giménez Cortés
ESTUDIO JURIDICO
CASTELLO 66-6º
TFNOS. 431 63 61 - 431 44 38
MADRID-1

ABOGADOS
Fco. Ortiz Crespo
Fco. Díaz Cuelli
Joaquín Ruiz-Giménez Aguilar
Antonio Ruiz-Giménez Aguilar
Fco. Ignacio Bermúdez de Castro Rentelli

Madrid, 19 de enero de 1982

Sr. D. Jaime Mata Romeu
Asociación de Aviadores de la República
Pº de la Circunvalación, 1
BARCELONA - 3

Mi estimado amigo:

Acabo de recibir su carta del día doce del mes en curso, que muy sinceramente agradezco, así como su generosa invitación para tomar parte en la comida-coloquio que habrá de celebrarse en esa ciudad el próximo día treinta.

Como le dije por teléfono hubiera sido para mí una muy sincera satisfacción compartir ese encuentro con Vd. y con personas a quienes estimo muy sinceramente, Sres. Ballarín, Satrústegui, Paulino y Medina.

Pero por desgracia ese día me resulta imposible ausentarme de Madrid porque tenemos la Asamblea anual del Club de Amigos de la Unesco, que presido, y en la que como es estatutario, hemos de rendir cuentas la Junta Directiva y proceder por elecciones a la renovación de la misma.

Le ruego, por consiguiente, que excuse mi involuntaria ausencia en esa comida-coloquio, pero que me considere espiritualmente presente y adherido a todas las conclusiones a que lleguen. Además de ello, colaboraré con todo empeño en las nuevas gestiones que hayan de realizarse para que se resuelva en justicia los problemas que tienen planteados.

Con todo afecto le abraza su buen amigo,

Fdo: Joaquín Ruiz-Giménez Cortés.

JRGC/mcm

COMENTARIOS DEL VIAJE A LA URSS

Sería sumamente difícil por falta de espacio publicar las muchas e interesantes reseñas que se han recibido en Redacción de "Alas Gloriosas", del viaje colectivo a la URSS, organizado por esta "Asociación de Aviadores de la República" y bajo el patrocinio del Comité de Veteranos de la Guerra, de dicho país.

Como ya se anunció, han sido cuatro expediciones o grupos de 100 personas cada uno, que durante ocho días han gozado del cariño y la hospitalidad del pueblo soviético.

Las crónicas y narraciones de nuestros estimados compañeros, cuentan y no terminan... "Al fin y a la postre, el programa —tal como está expuesto— no es más que una radiografía de la excursión, que nada dice. Es un soporte, un esqueleto del viaje realizado — con las impresiones recibidas, con las emociones sentidas..."

Esta es la crónica de un viajero volador.

Esta es la historia de un viaje liberador.

Estas son las secuencias de un itinerario,

Muchas veces soñado, ahora felizmente realizado...

Y dedicado a las gentiles Azafatas Soviéticas:

¡Qué agradable, es, protegidos por vosotras, volar!

¡volar, por estos cielos inmensamente azules, en libertad!

Finalmente, nuestro compañero Luis G. Argos, dice "A MODO DE DESPEDIDA",

Camaradas soviéticos: a continuación os digo

— con el pie en el estribo, para regresar;
con una carga emocional, difícil de expresar;
con una deuda contraída, dudosa de pagar,
cual será, desde ahora, nuestro afán.

Esperamos comentar otras narraciones, así como algún día publicarlas en su integridad. Vale la pena.

Otra historia de ayer, contada hoy

Fue el primer bombardeo de la Aviación Nazi y, que, estaba compuesta por, una Escuadrilla de trimotores Junkers-52 de la base franquista de Palma de Mallorca.

Se encontraba la 2.ª Escuadrilla del Grupo 24, de Katyuscas en el Aeródromo de Celrà (Gerona) pequeña población de unos 2.500 habitantes y situada a unos 8 kms. de la capital, muy cerca del campo de Aviación, la estación de Ferrocarril de la línea Barcelona-Portbou y, pasando por sus inmediaciones el río Ter, existiendo a la época, minas de hierro, esta villa en el año 922, la denominaban Celeranus.

El campo de aviación se encontraba limitado por el Norte, por arbustos y campos cultivados de verduras de todo tipo, lo que permitía a nosotros las tripulaciones de tierra cuando efectuaban servicio de bombardeo nuestros aparatos, en la espera de su regreso, hacernos alguna ensalada. Por esta zona y, procedente del mar entraba la aviación alemana.

Por el Oeste y cerca de la pista se deslizaba el Ter y zona muy poblada de pinos, alcornoques, encinas y chopos, la vegetación característica de Gerona y Cataluña en general y que, permitía camuflar a algunos Katyuscas en sus frondosidades.

Al Este y a unos 500 mts. la carretera y la vía férrea, entre esta y el campo de aviación, igualmente campos cultivados, los barracones y dependencias del aeródromo y la entrada general al mismo.

Y por último el Sur, dirección Gerona, zona ésta pobre en vegetación, pero también con cultivos, no muy lejos, un fortin o nido de la "DECA" Defensa Especial Contra Aeronaves y la protección de caza integrada por varios Chatos, moscas, algún Natacha y creo recordar un Grumman G.E-23, para vigilancia de costas.

Era la mañana del 14 de abril del 1938, un día espléndido de sol y temperatura, propio de un día de verano y sin viento. Los Katyuscas efectuaban un servicio de bombardeo al frente del Ebro y, esperábamos su regreso, pero, sería la aviación enemiga la que apareció.

Un grupo de alumnos en la Escuela de Mecánicos de Aviación de Godella (Valencia). 12 - 12 - 1937.

El observatorio de Cabo Bagú (Gerona) daba la alarma a su debido tiempo, si les observaba su aproximación procedentes del mar, bien a los aparatos de fotografía y observación (chivato) o de bombardeo, pero, los primeros jamás llegaron a localizar el campo de aviación.

La propia aviación alemana nos sorprendió en el Aniversario de la República Española, aquel 14 de abril del 1938.

Alarma dada por la aviación enemiga volando en formación de bombardeo y, lanzando su mortífera carga al partir de medio campo hacia el Sur, la zona de emplazamiento de la protección de caza, el armero y yo, corríamos desde el lugar que nos encontrábamos en aquél momento, era el Oeste, yo sembraba el suelo de cigarrillos de un paquete de picadura de 0,90 pts., que cayeron, había que cambiarles el papel, y me volví a recogerlos, estábamos racionados y ese tabaco era muy apreciado.

El efecto de las bombas entonces, no lo apreciabamos en su justa medida, —en Cartagena soporté un bombardeo de 4''30, en agosto del 1936—.

Por suerte para el personal de Katyuscas, no sufrió daños, pero sí los compañeros de la caza, sus bombas alcanzaron su objetivo, un mecánico de chatos muerto y un armero herido grave, varios leves y aparatos destrozados.

Sobre un Nieuport-52 de prácticas, soldados alumnos mecánicos en el Campo de la Escuela de Godella (Valencia) 15 - 2 - 1938

Suponíamos que algún avión chivato enemigo, habría fotografiado días antes el campo y sus instalaciones y, actuaron precisamente aquél día...

Pero, la contestación nos vino después al saber que, un oficial de tropa del Arma de Aviación y destinado en ese Aeródromo, se había pasado a los franquistas, dando la situación exacta del campo de aviación de Celrà.

A partir de ese 14 de abril y casi, constantemente, los teníamos volando sobre nuestras cabezas, sin graves consecuencias, pero, con intranquilidad creciente y siempre pendientes de su presencia.

Como disponíamos de los soldados ayudantes para la carga del combustible, limpieza y conservación del aparato, a uno de ellos le dijimos que no efectuara ningún trabajo y, se dedicara a observar si sonaba la alarma o la presencia de los aviones alemanes, el otro, prácticamente hacía lo mismo.

El armero y yo repasábamos y verificábamos, él probando ametralladoras y lanza bombas, yo probando motores en la cabina del piloto y órganos del tren de aterrizaje, alerones, flaps de frenado, timones de cola, el tren de aterrizaje manual, la puesta en marcha "VIET" para el frenado de ruedas por aire comprimido, después el control de cables que pasaban por el puro y desde la cabina del ametrallador, mencionamos estos detalles pues a veces, nos ocasionaron o me ocasionaron, algún sobresalto, sucedía que, cuando la alarma sonaba o la aviación enemiga aparecía, los ayudantes salían disparados y el armero también, y yo dentro del aparato, alguna vez el instinto hacía que sacara la cabeza y viera el panorama de sonar sirenas, -rum, rum-, de aviones alemanes, o estallar alguna bomba, de dramático e inmensa pesadilla. Había un ayudante de mucho olfato, tal que, viéndole correr a él, los demás hacian lo mismo, la aviación aparecía a los pocos momentos; el armero, un buen compañero por cierto, hacía lo mismo, pero él, ya había sufrido algún bombardeo en escuadrillas de caza y por cierto, tenía en su cuerpo algún trozo de metralla, consiguientemente su sensibilidad era razonable.

Por entonces, nos cambiaron de lugar a los Katyuscas, pasando de la Zona Oeste a la del Norte. Muy cerca en la confluencia Norte-Este, se encontraba otro Katyusca, cuyo mecánico un excelente compañero se llamaba Marzá, de origen austriaco, pero naturalizado español, su fonética hablando español, dejaba algo que desear.

Cuando aparecía la Aviación franquista o sonaba la alarma, salíamos corriendo hacia el lugar donde se encontraba Marzá y su avión y, todos juntos, corríamos por aquellos lugares, sin saber donde ocultarnos y, algunas veces, nos precipitábamos de cabeza en un cráter procedente de un bombardeo efectuado días anteriores, por la aviación nazi, sin pensar en lo peligroso de esta acción y allí esperábamos el final de la alarma o del bombardeo.

Compañeros mecánicos sobre un Katyusca de la 2ª Escuadrilla del Grupo 24, en le Aeródromo de Bañolas (Gerona) 1 - 4 - 1938.

Se decía que, ninguna bomba del mismo bombardeo, caía sobre el mismo lugar que había caído otra, pero, sin embargo, sí podía caer en otro bombardeo, en otro día.

Ante este panorama tan continuo de alarmas y bombardeos, nos construyeron y al lado de cada avión, un refugio especialmente en el lado Norte, no sería de absoluta seguridad, pero, su cometido defensivo lo podía cumplir, pero, nosotros parecía que padecíamos de claustrofobia y no lo empleábamos.

En uno de estos refugios murieron destrozados por una bomba, tres conductores de camiones de puesta a punto, después de trasladarnos a Figueras el grupo 24 de Katyuscas. Aquel campo no era tan conocido como el de Celrà, disfrutaba de un camuflaje excelente, toda su extensión se componía de grupos más o menos densos en olivos lo que, favorecía la ocultación casi por entero de los Katyuscas.

Volviendo al compañero Marzá, quisiera contar un anécdota que protagonizó y sin ánimo de crítica, pero de simpatía, hacia el.

En la Escuela de Mecánicos de Godella, junto a las promociones de nosotros, jóvenes alumnos mecánicos, se encontraban otros compañeros mecánicos, no tan jóvenes como nosotros, se hallaban allí para revalorizar el título y la categoría militar, entre ellos Marzá, los domingos efectuábamos la instrucción por grupos y algunos de nosotros nos ordenaban mandar algún grupo, una de ellos le correspondió a el, en vez de decir solamente, sobre el hombro, dijo: —**Escopetas sobre el hombro**— esta salida causó mucha risa y recordábamos siempre este episodio.

Del grupo de cabos mecánicos que al terminar el curso fuimos enviados a Katyuscas en Ulldecona primero, donde ya la 2.ª Escuadrilla la enviaron a Bañolas, y allí nos hicimos cargo cada uno de nosotros como mecánicos de un aparato, después Celrà y por último Figueras. Destaquemos un hecho, cuando terminó la guerra, Mariano Barceló Arce, hizo el curso de Motorista de Aviación en Málaga. Se estrellaría después en un avión militar.

Otro compañero desaparecido también fue Ramón Martínez Ruescas, no del grupo 24.

Y por último, otro que falleció en Rusia, fue José Luis Carrillo Solares, hermano de Santiago Carrillo.

Unos meses después de permanecer en Figueras, noviembre, diciembre del 1938, la Escuadrilla la enviaron a Levante; nosotros permanecimos entonces como escalón (nos mandaron a efectuar una misión específica y muy delicada, que contaremos en otra ocasión) y a las pocas semanas el Grupo 24 de Katyuscas evacuaba a Francia, pasando por San Clemente, Espolla y su explanada, para, desde aquí, ascender los Pirineos, cruzar los montes Albéres de una altitud de 1.400 mts. atravesar un paso de la Cordillera Pirenáica llamado el Col de Perthus de 290 mts. de altitud, dejando tras de nosotros la antigua Fortaleza Francesa Bellegarde, construida por ellos después de ser firmada la Paz de los Pirineos en el año 1659, y ocupada por una compañía de soldados galos y, continuamos en dirección a la libertad... del campo de concentración de Argelés-Sur-Mer.

J. Belenes López

Los aviadores republicanos buscan el amparo de los organismos internacionales

Enrique MONTANCHEZ

Madrid - Los aviadores que combatieron en la guerra civil al lado de la República van a dirigirse a la Comisión de Derechos Humanos del Consejo de Europa y a la ONU, si los tribunales españoles no se pronuncian sobre sus reivindicaciones para que tengan los mismos derechos que los retirados de las Fuerzas Armadas.

La Asociación de Aviadores Republicanos (ADAR), integrada por 710 militares profesionales que prestaron sus servicios en la Aviación arepublicana, afirma que la amnistía de 1976 no les anula las «penas accesorias» de las condenas que les fueron impuestas al concluir la guerra. Estas «accesorías» llevaban consigo la separación del servicio.

La amnistía les considera retirados únicamente a efectos de pensión, pero no tienen derecho al ISFAS (la Seguridad Social Militar), entre otras prestaciones, contrariamente a los funcionarios civiles que permanecieron al lado de la legalidad republicana.

VETO

Los miembros de la ADAR afirman que este veto no parte de la institución militar, que les consta, quiere cerrar este capítulo que, cuarenta y dos años después, sigue dividiendo en dos bandos a los militares profesionales que lucharon en la guerra civil. «Son determinadas personas dentro de las Fuerzas Armadas quienes no están dispuestos a perdonar y lograr verdaderamente la reconciliación», afirman los miembros de la dirección de ADAR. Además de los aviadores existen otros colectivos militares en la misma situación: Ejército de Tierra y Cuerpo de Carabineros. En total unos 5.000 españoles militares republicanos.

Los aviadores vienen reivindicando sus derechos desde 1978 y durante este tiempo han llevado a cabo todas las acciones legales contempladas en el procedimiento judicial español. Además se entrevistaron con los responsables, en estos años, de la política militar. Fueron recibidos por el vicepresidente para la Defensa, teniente general Gutiérrez Mellado, quien les dijo que en un par de meses se resolvería. Posteriormente con Rodríguez Sahagún, cuando ocupaba la cartera de Defensa, y antes del verano por Alberto Oliart.

EN EL SUPREMO

«Todos muestran un enorme interés, pero inexplicablemente el tema se para. Nos hemos dirigido al Rey que mandó un escrito al Ministerio de Defensa», explican a Diario 16, los responsables de ADAR.

Los aviadores republicanos han llegado hasta el Tribunal Supremo, que por una providencia emitida el pasado 21 de septiembre se ha declarado competente. El Supremo ha solicitado a la Presidencia del Gobierno que le remita todo el expediente de los militantes republicanos.

Si el Tribunal Supremo no dicta sentencia, la Asociación presentará recurso de amparo ante el Tribunal Constitucional. Sólo podemos acudir al Consejo de Europa, con sede en Estrasburgo y a la Comisión de derechos humanos de la ONU, radicada en Ginebra, —afirma Luis Roldán, abogado de ADAR— después de agotar totalmente las vías judiciales y constitucionales del derecho interno español. Si no obtenemos que se les reconozca sus derechos, llevaremos por primera vez un tema que es de justicia a los organismos internacionales».

El DEWOITINE 371 y el 372

Sabido es que en los primeros días de la Guerra Civil Española, y en ambos bandos, la Aviación estaba compuesta generalmente por los cazas Nieuport-52 y por los Bombarderos (?), Breguet XIX, ambos aparatos descritos en anteriores boletines.

A finales de Julio de 1936, empiezan a venir a España, en el bando Republicano algunos Aviadores civiles franceses e italianos volando los Nieuport-52, en un principio, pero el 6 de agosto del 36, llegan a El Prat, Barcelona, seis aviones DEWOITINE, del tipo 371, que la fábrica Lioré et Olivier, construía bajo contrato, para el Gobierno Lituano, que había hecho el pedido de 24 aviones. Los pilotos que trajeron los aviones primeros y sucesivamente durante el mes de agosto, al aeropuerto del Prat de Llobregat, fueron: M. Poulain, Boulingre, Bois, Belguinda, René Halotier, Henri Rozés; con los pilotos Abel Guidez, Víctor Veniel y Jean Darry se formó la Escuadrilla "España" compuesta de los seis Dewoitine D-371 y completada con los Nieuport-52. Todos los Dewoitine, llegaban sin armas, por lo que en el Prat, y algunos en Madrid, se les equipaba de ellas: en el frente de Madrid fue donde más operaron estos aviones, como bautizo de fuego, si bien a lo largo de la Guerra operaron en todos los frentes. De la Escuadrilla "España" ya a finales de agosto, prácticamente operaba solamente con los Dewoitine, pues los Nieuports-52 desapareció de esta Escuadrilla que pasó a denominarse, la Escuadrilla "MALRAUX". En septiembre del 36 ya se formó otra escuadrilla, que con base en Barajas, se denominó "2ª Esclla. LAFAYETTE". A los D-371 se le quitaron los frenos aquí en España, pues causaron problemas y no servían para nada; la versión que vino después como D-372 ya no traían frenos.

De los españoles que volaron estos DEWOITINE, cabe destacar a Andrés García Calle —(Nombre y apellidos correctos, ya que el segundo apellido en muchos libros viene escrito incorrectamente, "Lacalle")— José Corral, Augusto Lecha, etc.

Augusto Lecha

A medida que fueron llegando a España los I-15 (Chatos) y los I-16 (Moscas), estos aparatos fueron relegados a segundo plano, pasando a servicios de Protección de Costas, y en la base de San Javier, como aparatos de entrenamiento.

También operaron en la escuadrilla Dewoitine dos del tipo 510-TH monoplano de Ala baja, junto con los D-371 y D-372. Este avión con un motor Hispano-Suiza HS, de 850 CV. y Hélice Tripala, y cañón de 20 m/m. En España también se le montó el motor M-100 de los Katiuscas, que no era mas que el Hispano-Suiza tipo 12 Ybrs. de dos bloque en V de 60°.

Los que mas volaron este avión fueron los pilotos: Augusto Lecha, Juan de Diego, Recio, Almodóvar y Corral.

DATOS TÉCNICOS

Las dos versiones del DEWOITINE, el D-371 y el D 372 fueron aviones de ala alta en parasol y las diferencias técnicas no fueron sustanciales, a no ser las ya descritas en lo referente al freno, y el alojamiento de las ametralladoras, que si bien el D 371 las llevaba alojadas en el ala, disparando fuera del radio de la hélice; el D 372 llevaba las ametralladoras alojadas en el capó, y sincronizadas, disparando a través de la hélice, y algún detalle más sin importancia en lo referente a compensación de timones.

Longitud: 7,44 mts.
Altura: 3,19 mts.
Envergadura: 11,79 mts.
Superficie alar: 17,82 mts.^{2}
Carga alar: 97,40 kgs/m^2
Peso en vacío: 1.295 kgs.
Peso en carga total: 1.730 kgs.

Equipados con motor radial de 14 cilindros en dos planos de estrella de 7 cilindros, Gnôme-Rhône, K-14 de unos 740 CV. pasando al tipo 14 Kds. de 800 CV.

Velocidad máxima a 4.500 mts: De 380/400 Km/h.
Velocidad de aterrizaje: 120 Km/h.
Subida a 1.000 mts: En 1'25".
Subida a 4.500 mts: En 5'11".
Subida a 10.000 mts: En 21'51".
Techo máximo: 11.000 mts.
Autonomía: 3,5 horas o unos 1.150 Kms.

Estos aviones, más dos DEWOITINE 510-TH, de ala baja cantílever, equipados con motor Hispano Suiza 12 Ycrs, de 12 cilindros en dos bloques en V a 60° refrigerado con agua, con un radiador de gran superficie; este motor de una potencia de 860 CV. accionaba una hélice tripala metálica. Como indico anteriormente, de este avión sólo llegaron a España, dos aviones 510 TH los dos fueron a La Ribera, y El Carmolí, como aviones de entrenamiento, no llegándose a montar las armas. Los D-371 y D-372, en todo el tiempo que volaron tuvieron dos bajas, de pilotos, otros fueron inutilizados por averías, y tomas de tierra incorrectas, que por falta de repuestos no se volvieron a poner en vuelo, y el resto de unos 7 Dewoitines, junto con los dos 510-TH, al final de la Guerra en Cataluña, fueron destrozados en Bañolas, por un bombardeo de la Legión Cóndor. Uno de los 510-TH también estuvo en el campo de Vilajuiga, antes de llevarlo a Bañolas.

José Jové Alujas

¿CIENCIA FICCIÓN O REALIDAD?

HECTOR SERVADAC EN SPUTNIK

por el General Emilio Herrera

Ingeniero Aeronáutico, con títulos de piloto de Globos, Dirigibles y Aeroplanos.
Miembro de la Academia de Ciencias de España.
Laureado de la Academia de Ciencias de Francia.

Sucesivamente los personajes y las hazañas forjados por la imaginación del precursor de la ciencia-ficción, el escritor francés Julio Verne, van tomando cuerpo y efectividad real, que en muchos casos sobrepasa lo que la fantasía del novelista había previsto. Los Phileas Fogg actuales, dan la vuelta al mundo en cuarenta veces menos tiempo que los ochenta días que aquel clubman inglés tardó en recorrer el planeta. Los modernos bólidos de las autopistas dejan muy atrás a los vehículos mecánicos de "El Amo del Mundo" y los potentes tractores de ahora arrastrarían a los elefantes mecánicos de "La Casa de Vapor".

El cine sonoro realiza a la perfección las misteriosas apariciones de "El Castillo de los Cárpatos"; los submarinos atómicos navegan bajo el casquete polar como el "Nautilus" del Capitán Nemo y recorren sin aprovisionamiento más de las 20.000 leguas en viaje submarino; los dos polos terrestres ya han sido descubiertos y recorridos por los modernos Hatteras, y la idea de Impey Barbicane de lanzar un proyectil a la Luna y de explorar, contorneando a nuestro satélite, la faz opuesta a la Tierra, que el hombre jamás había visto, también ha sido realizada por los "Lunik" II y III, y varios astronautas se aprestan a ir de pasajeros en los proyectiles del espacio, según los propósitos de Miguel Ardán. El "Fulgurador Roch" también ha sido sobrepasado por las bombas A y H, que no se limitan a volar un acorazado, sino a volatilizar una gran ciudad entera; los dirigibles, los aviones y los helicópteros modernos también dejan muy atrás a las máquinas volantes previstas por Verne en su "Robur el Conquistador".

Pero otra obra de imaginación, aún más audaz que todas las citadas, aparece ahora como en proyecto de realización, según el plan previsto por los técnicos rusos para sus futuras experiencias astronáuticas. La obra de Julio Verne a que nos referimos se titula "Héctor Servadac" y se refiere a un capitán francés de este nombre, que, estando de guarnición en Argelia, fue arrebatado una noche por un cometa que tocó en trayectoria rasante con la Tierra en algunos puntos del Estrecho de Gibraltar y de la costa del Norte de África. El cometa, llamado "Galia", describió su órbita hasta más allá de Júpiter, llevando en su suelo al capitán Servadac; a su asistente Ben-Zuf, de Montmartre, y a otras varias personas, pudiendo todas regresar a la tierra, sanas y salvas, en un globo construido por ellos, que entró en la atmósfera terrestre al encontrar el cometa nuevamente a la Tierra después de su recorrido por el sistema planetario.

La idea de los astrotécnicos rusos es la de lanzar un proyectil al encuentro de un cometa a su paso por el perihelio, de modo que, atraido por su masa, se convierta en un satélite suyo y le acompañe durante toda la trayectoria hasta volver al perihelio, desde donde, por la reacción de unos cohetes, podría ser lanzado para regresar a la Tierra. De este modo se podría realizar un gran viaje interplanetario con economía de propergol, puesto que el proyectil viajaría, por decirlo así, como pasajero del cometa.

Veamos ligeramente cómo se podría realizar esta idea.

En primer lugar, habría que elegir un cometa, cuya distancia al Sol en el perihelio sea aproximadamente igual a la de la Tierra; que la inclinación de su órbita con relación al plano de la órbita terrestre sea pequeña, y que en su perihelio se encuentre próximo a la Tierra. Además es necesario que la excentricidad de su órbita no sea demasiado grande, para que el tiempo del recorrido, hasta el regreso, no sea excesivamente largo con relación a la vida humana.

Una vez elegido el cometa que ha de servir de "cabalgadura" al sputnik, se determinará el punto y momento del paso por el perihelio de aquél, que deberá coincidir con el afelio de éste, de modo que el sputnik sea alcanzado por el cometa, que tendrá mayor velocidad, puesto que viene de más lejos, siendo la diferencia de velocidades menor que la velocidad de liberación del sputnik con relación al cometa, pues si fuera mayor el proyectil, escaparía a la atracción del cometa y no podría acompañarle como satélite. Dada la pequeña masa de los cometas, el período de revolución del sputnik alrededor del cometa debe ser extremadamente lento.

El sputnik girará alrededor del núcleo del cometa, envuelto en su cabellera o atravesando la cola, hasta encontrarse nuevamente en la órbita terrestre, en donde tendrá que someterse a la reacción de un nuevo propergol que lo libere de la atracción del cometa y lo lance en persecución de la Tierra, sobre la que ha de aterrizar, frenando su velocidad con nueva reacción de propergol.

Supongamos, por ejemplo, que se elige el cometa español Comas y Solá, descubierto por el director del Observatorio Astronómico de Barcelona de este nombre, en el mes de marzo del año 1927, y que ha vuelto a ser visible a su paso por el perihelio, en abril de 1935, febrero de 1944 y julio de 1952. El próximo paso será en febrero del venidero año 1961, y el siguiente en agosto de 1969.

Las efemérides de este cometa son: distancia al Sol en el perihelio: 1.766; distancia al Sol en el afelio: 6.599; período: 8,55377 años, inclinación de su órbita sobre la eclíptica: 13,46°; distancia del perihelio al nodo ascendente: 39,93°; longitud del nodo ascendente: 65°; la masa se ignora, pero podemos

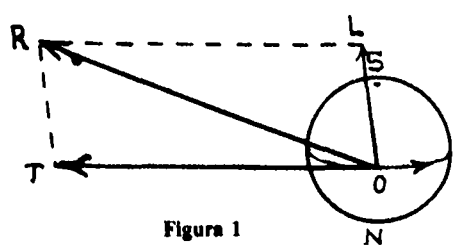


Figura 1

Composición de velocidades en la partida del proyectil.
OT = velocidad de translación terrestre = 30 kms/s.
OL = velocidad de liberación que ha de tener el proyectil a la partida = 11,18 kms/s.
OR = velocidad resultante del proyectil = 33 kms/s.
El proyectil deberá ser lanzado con la dirección OL con relación a la eclíptica. El lanzamiento debe ser hecho al mediodía para que la velocidad de translación OT quede disminuida en la velocidad de rotación terrestre en el punto de partida.

suponerla análoga a la de otro cometa de órbita parecida: el Lexel 1763, que, por las perturbaciones sufridas por su paso cerca de la Tierra, pudo calcularse que su masa era, como máximo, igual a media diezmilésima de la de la Tierra.

El proyectil habrá de ser lanzado en dirección horizontal en el sentido de la translación terrestre, a medio día, y unos nueve meses después llegará al afelio de su órbita alrededor del Sol, en donde deberá ser alcanzado por el cometa que, en aquel punto estará en su perihelio.

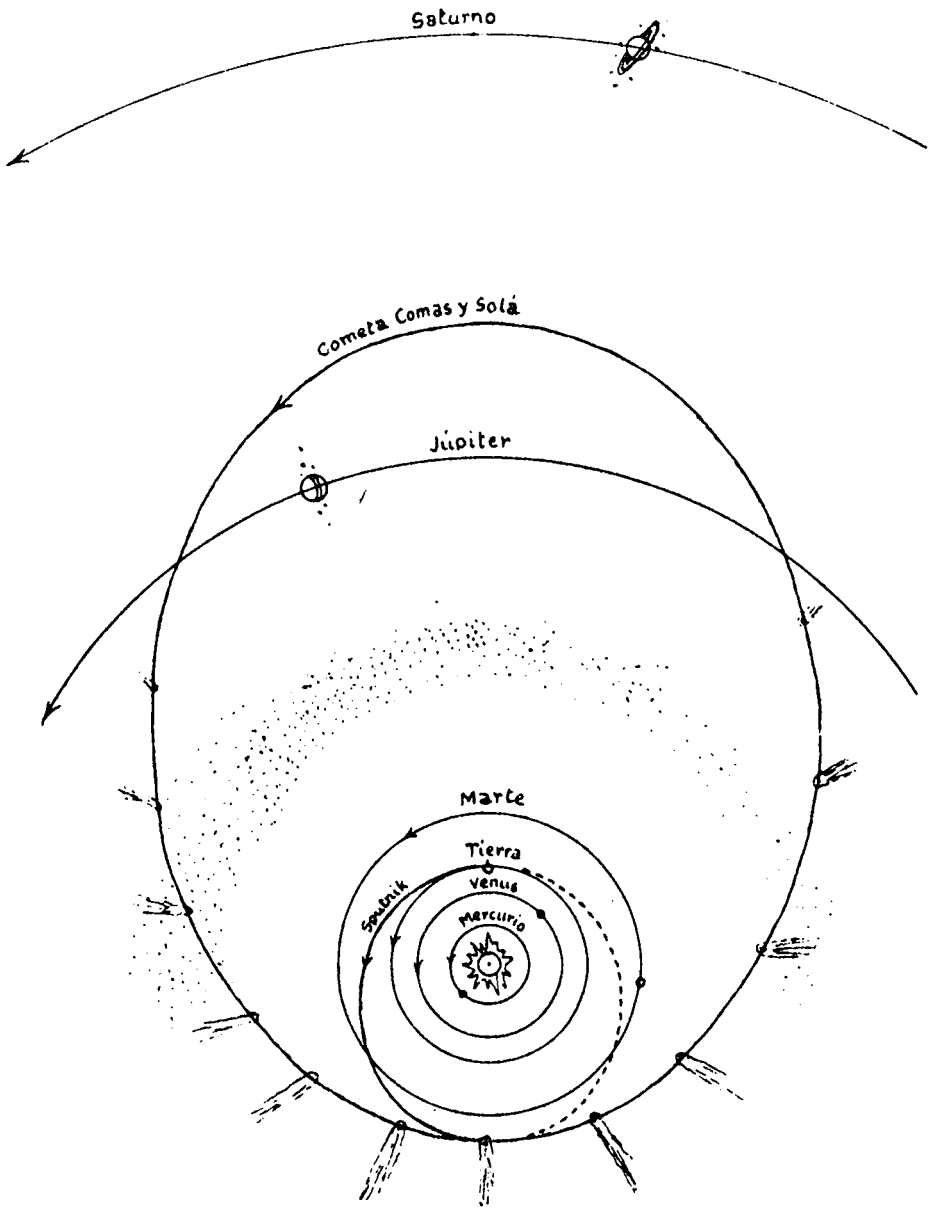


Figura 2. - Orbita de los planetas hasta Saturno del Cometa Comas y Solá y del proyectil.

El período, o sea, el tiempo empleado en la revolución de un cuerpo celeste en translación alrededor del Sol, está dado, en años, por la fórmula:

$$T = a^{3/2}$$

siendo **T** el período y **a** el semi-eje mayor de la órbita elíptica, medida en unidades astronómicas, o sea, aproximadamente en radios de la órbita terrestre = 150 millones de kilómetros.

La velocidad de este cuerpo, en su perihelio o en su afelio, está dada, en kilómetros por segundo, por la fórmula:

$$v = 30\ b/(\rho \sqrt{a})$$

en la que **v** es la velocidad, **b** el semi-eje menor de la órbita, **a** el semi-eje mayor y ρ la distancia al Sol en el perihelio o en el solsticio.

Según estas fórmulas, encontramos que el proyectil debe partir de la Tierra con una velocidad de 33 kms/s, y como la Tierra marcha con 30 kilómetros por segundo en su traslación alrededor del Sol, el proyectil debería partir con una velocidad de 3 kms/s con relación a la Tierra; pero esta velocidad es insuficiente para que se libere de la atracción terrestre; es necesario que la partida, que siempre debe ser con velocidad mayor de la de liberación = 11.180 kms/s, para que pueda escapar a la acción de la Tierra y entrar en la del Sol, sea en una dirección oblícua con relación a la de la traslación, de tal modo que la resultante entre la velocidad de traslación (30 kms/s) y la de partida del proyectil (11,18 kms/s) sea de 33 kilómetros por segundo (fig. 1).

Al encontrarse el proyectil en el afelio de su órbita, con el cometa en el perihelio de la suya, aquél tendrá una velocidad de 18,3 kms/s y éste llegará a una velocidad de 27 kms/s, o sea, que entre los dos habrá una diferencia de velocidades de 8,7 kms/s, que es necesario sea menor que la velocidad de liberación con relación al cometa, para que el proyectil se convierta en un satélite suyo. Esta condición determina la distancia a que el encuentro debe verificarse, según la masa del cometa, y si esta distancia es menor que el radio del núcleo, habrá necesidad de emplear una nueva propulsión del proyectil hacia el cometa para disminuir la diferencia de velocidad entre ambos.

Si todo esto se consigue, el proyectil acompañaría al cometa en toda su órbita, como indica la figura 2, girando alrededor de él, hasta volver al perihelio, en que, por una nueva propulsión de reacción, podría entrar en una órbita elíptica que lo conduzca a la Tierra, después de un paseo por el sistema solar de unos 10 años de duración en que los astronautas se alimentarían y respirarían a cuenta de las algas verdes que transportaran y podrían admirar los maravillosos espectáculos, vistos desde cerca, de los mundos de Júpiter y de Saturno, tal como lo previó hace cerca de un siglo la imaginación profética de Julio Verne.

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

ATENEO ESPAÑOL DE MEXICO

BIBLIOTECA
Ateneo Español de México

Petición del Parlament

Que cesen las secuelas de la guerra civil

Propone la igualdad jurídica de todos los combatientes

El Parlament ha reconocido unánimemente la importancia que tiene el principio de igualdad y no discriminación proclamado en la Constitución. Tal manifestación fue formulada ayer por la Comisión de Justicia, Derecho y Seguridad Ciudadana, a consecuencia de una propuesta inicial de Esquerra Republicana, completada con aportaciones de otras fuerzas políticas.

Así, el Parlament constata que la legislación promulgada hasta hoy y las acciones parlamentarias emprendidas hasta ahora no han conseguido, todavía, dar solución, en todos los casos, al trato discriminatorio de que son objeto personas que fueron víctimas de la guerra civil o participaron en ella.

En consecuencia, considera que sería muy conveniente que se dictasen las normas legales necesarias para conseguir que todos los españoles, civiles o militares, que participaron en la guerra civil sean objeto de un mismo trato y queden así eliminadas las diferencias todavía existentes. Esta no discriminación debería aplicarse en particular —prosigue el comunicado del Parlament— a las viudas, huérfanos, mutilados y a los militares del Ejército de Tierra, de la Aviación y de la Marina que consiguieron su nombramiento en la zona republicana después de julio de 1936 y que fueron juzgados en consejo de guerra en relación a su graduación y con la finalidad de que la igualdad jurídica de los combatientes de las dos zonas quede, finalmente, establecida.

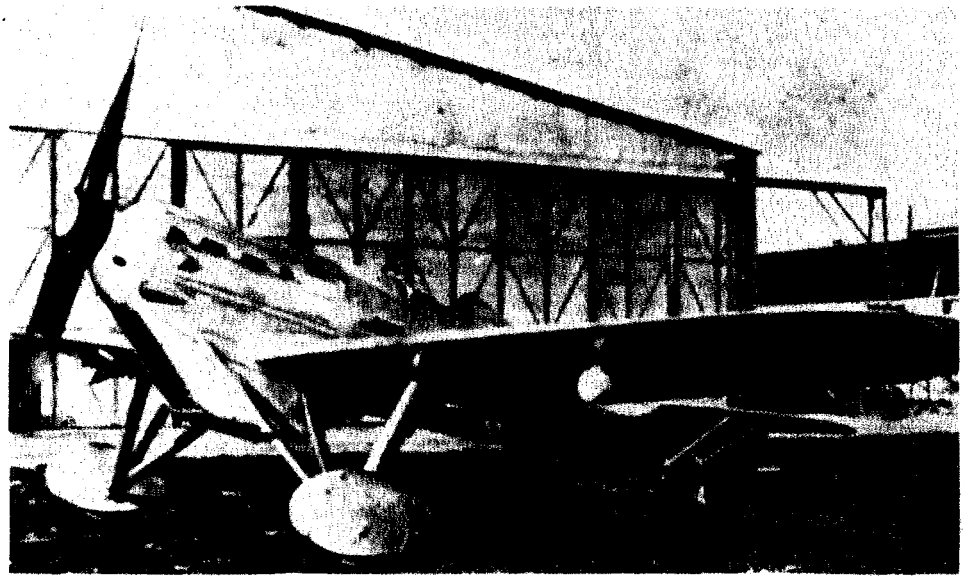
Finalmente la Comisión de Justicia, Derecho y Seguridad Ciudadana, en nombre del Parlament de Catalunya, insta al Consell Executiu de la Generalitat para que preste todo el apoyo necesario a aquellas personas que, en base a la legislación vigente en cada momento, quieran hacer valer sus derechos en relación a las situaciones antes citadas.

Este texto fue aprobado en la tarde de ayer en el transcurso de la sesión que celebró la mencionada comisión parlamentaria del legislativo autonómico.

Combatientes republicanos exigen todos sus derechos

Los viejos luchadores se resisten a estar en el olvido por parte del nuevo gobierno

De la Revista "EL PAPUS"



DEWOITINE D.510 TH. - Dos de estos aviones llegaron a España a finales de la Guerra Civil. Uno estuvo en El Carmolí, de entrenamiento, y el otro en Vilajuiga.

Un grupo de la "Escuadrilla España" en Barajas, en la segunda quincena de agosto de 1936, ante un caza DEWOITINE D.371.
De izquierda a derecha: Nicola Chiaromonte, Tison, Abel Guidez, René Issart, Matheron, Víctor Valbert, Giordano Viezzoli, etc.

¡JEFE!... LOS PILOTOS NOVATOS DESTINADOS A EL TORO Y BARRACAS, ACABAN DE LLEGAR...
¿QUE IMPRESION LE HAN CAUSADO?...
... PUES A LOS QUE VAN DESTINADOS A EL TORO LOS VEO MAS PREPARADOS..
LUIS — 72
?