



UN AUTOGIRO DE REPARTO

Hermanos Díaz Fernández y Getafe



HG Un Autogiro de Reparto

Los hermanos Díaz Fernández. (Amalio, Carlos y Pablo) fueron, sin lugar a dudas, pioneros en la construcción de aeroplanos y sus accesorios en España. Su relación con Getafe ya ha sido explicitada por historiadores, cronistas y articulistas en diferentes publicaciones locales y a nivel nacional. Nosotros, en este artículo recopilatorio, queremos compartir algo que desconocíamos: La fabricación de tres autogiros para reparto de productos de la Repostería Viena Capellanes en el año 1935. (*Amalio además de fabricar sus famosas hélices, fue alcalde de Getafe entre 1921 y 1930*)

La colaboración de los hermanos Díaz con Ricardo de la Cierva en la fabricación del autogiro fue imprescindible. Una prueba de esta relación es la empresa B.C.D



B de Barcala, C de Cierva, D de Díaz. En la foto, tomada en Getafe en 1913, durante las primeras pruebas del BCD-2 vemos a: Pepe Barcala a la derecha, Juan de la Cierva a la izquierda y Pablo Díaz en el centro. Detrás de ellos, en la cabina del aeroplano

Las aportaciones pioneras de estos hermanos al desarrollo de la aeronáutica en nuestra ciudad también han sido reconocidas. En sus empresas en Getafe y Madrid, además la fabricación destinada a la incipiente “aviación”, realizaban trabajos para otros sectores industriales. En Getafe, su fábrica en la calle Juan Tolo (hoy Ramón y Cajal) esquina la Calle Olivares (hoy Felipe Estévez) y la posterior en la calle Egido-General Palacio son todavía recordadas como pioneras de la industrialización local. También contribuyeron a la internacionalización del nombre de Getafe con su participación en exposiciones de la industria aeronáutica mundial. En ellas exponían productos fabricados en

nuestro pueblo. Principalmente sus afamadas hélices con las que se batieron récords y que fueron exportadas.

La ubicación de la fábrica en la calle Olivares los llevaría a conocer a Silverio Lanza y sus tertulianos, entre ellos, los hermanos Baroja. Pero esa es otra historia que en otro trabajo podríamos tratar. Simplemente, para incitar a la curiosidad de los que lean este artículo, reproducimos el siguiente texto: **“Recuerda Pío Caro Baroja, en el prólogo del libro *Viena Capellanes. 1873-2003. 130 años de una empresa familiar, que el autogiro de su niñez era de color verde y que “parecía un avión salido de un viejo tío vivo”*. Empresa de la que los hermanos Baroja fueron propietarios-**

En el grupo actual del Taller Hablemos de Getafe participa una nieta de Carlos Díaz. En la sesión del día 11 compartió el texto del presupuesto que su tío abuelo Pablo Díaz firmó el 28 de febrero de 1935 con Sociedad *“Viena Repostería Capellanes”, para la construcción de tres carrocerías sobre chasis “SINGER” imitando en lo posible un autogiro Cierva.*

A nosotros, que desconocíamos este tipo de aeronaves, nos ha sorprendido que, en el año 1935, existiera la posibilidad de hacer pedidos de repostería y que estos se pudieran repartir utilizando un AUTOGIRO DE REPARTO.

A continuación, aportamos el texto del presupuesto, los enlaces de internet y sus contenidos con los hemos ampliado nuestros conocimientos sobre el autogiro de reparto. Conocimientos que, con este documento, queremos compartir en nuestro blog y en nuestra biblioteca de documentos impresos. sobre los tres autogiros de reparto fabricados en las empresas de los hermanos Díaz Fernández tan vinculados con Getafe queremos compartir “.

Textos aportados

Página 4

1. <https://www.vienacapellanes.com/post/reparto-de-altos-vuelos/15/>
Página 7
2. http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=145017
Página 11
3. <https://www.encamion.com/museo/cuatro/vientos/ejercito/del/aire/aviones/aviacion/camion/encamion/camiones/clasicos/henschel/pegaso/egipcio/comet/saeta/junkers/saab/casa/phamtom/boeing/hispano/suiza>
Página 15
4. <http://www.theclassictimes.com/16-camiones-y-furgonetas-clasicas/234-singer-9hp-1935-autogiro>
Página 17
5. http://www.educa.madrid.org/web/cp.juandelacierva.madrid/jdlc_sociedad_bcd.html
Página 21

1- Un Autogiro de Reparto – Textos compartidos en el Taller.

PRESUPUESTO que presenta a la Sociedad "Viena Repostería Capellanes", D. Pablo Díaz, para la construcción de tres carrocerías sobre chasis "SINGER" imitando en lo posible un autogiro Cierva.

CARACTERÍSTICAS

La carrocería es una conducción interior de línea aerodinámica con tres lunas a cada costado, las correspondientes a las portezuelas inastillables, y una semicircular en su frente anterior. En dicho frente y encima del radiador lleva una hélice simulando ser la tractora, y en el techo, otra hélice de tres palas autogiro, ambas de duraluminio pulido debidamente equilibradas. Dicha carrocería irá provista de un timón o quilla de deriva en su parte posterior. Las dimensiones de la carrocería serán las siguientes:

-Longitud: 4.30 metros

-Altura hasta hélice autogiro: 2.30 metros.

CONSTRUCCIÓN

La carrocería estará construida con madera de fresno y de haya de Hungría; la parte curvada será construida con tiras de dicha madera encolada a la careina para evitar toda deformación. Exteriormente irá forrada de chapa de hierro rectificada, pintada al duco en colores a elegir. Las molduras y vierte aguas serán de aluminio brillante y las aletas serán de forma aerodinámica. Detrás de los asientos que serán dos con los respaldos abatibles, hay un compartimento provisto de una luna a cada costado y dividido en su parte media con una luna espejo.

CONFORMIDAD

Estando conforme la Sociedad "Viena Repostería Capellanes" con el precio y condiciones que propone el Sr. D. Pablo Díaz, queda firmado el compromiso para las tres construcciones de carrocerías de que se

trata, haciéndose constar que la obra ha de ser hecha en las condiciones señaladas y a satisfacción de la Sociedad contratante, y en el plazo de dos meses, es decir, que han de ser entregadas completamente terminadas en primero de Mayo próximo. Cada día que pase de la indicada fecha, sin que el Sr. Díaz haya hecho entrega de las tres carrocerías, éste pagará a la Sociedad "Viena Repostería Capellanes" cincuenta pesetas como indemnización, a no ser que ello sea debido a un caso de fuerza mayor, debidamente comprobado.

En Madrid, a veintiocho de Febrero de 1935

Manuel Lence lo tuvo claro desde el principio. La repostería de la que era propietario, Viena Capellanes —fundada en 1873—, se merecía el más espectacular coche de reparto para atender a su selecta clientela. Allá por los años treinta comprendió la importancia de la publicidad: una carrocería llamativa era el reclamo perfecto para atraer la atención de los vecinos de Madrid.

Tres chasis, comprados a Industrias Velo-Moto, de la marca británica Singer, fueron la base de las carrocerías que Pablo Díaz Fernández creó para Lence basándose al máximo "en el autogiro de De la Cierva".

Acertadamente, Lence encargó las carrocerías antes que los propios chasis, asegurándose de que podría realizar según su idea los originalísimos diseños antes de darles un motor. Los coches rodaron por las empedradas calles de la capital hasta el comienzo de la Guerra Civil, en que fueron requisados por un comité obrero, incluido un Fiat de 1929 que fue recuperado después, y que pertenece aún a la familia.

Tras la contienda, sólo uno de los autogiros apareció. Éste permaneció en desuso durante cuarenta años, hasta que el actual propietario de Viena Capellanes, José Antonio Lence, decidió lanzarse a la

restauración de este vehículo granate y crema que ha sido siempre la imagen de la afamada repostería. Quizá, uno de estos días pueda verlo circulando por el Paseo de la Castellana, cargado de delicias recién hechas.

Breve Historia de Singer

1900.- Singer nace en Inglaterra como fabricante de motocicletas'
905.- La casa británica comienza en la localidad de Coventry la fabricación de automóviles asequibles bajo licencia. 1927-1933.- Se convierte en el tercer fabricante en importancia del país, después de Morris y Austin.

1932.- Crea el modelo Nine, del que deriva el chasis sobre el que fueron fabricadas las tres carrocerías para Viena Capellanes.

1934.- Crea su modelo más significativo, el Singer Le Mans, con carrocería deportiva.

1935.- Adelantándose a su eterno rival (la marca MG) Singer añadió a la innovación mecánica árbol de levas en cabeza- la incorporación en este año de los frenos hidráulicos, algo que su competidor no haría hasta un año después.

1938.- La casa vende sus coches bajo el lema publicitario de "El primer coche de lujo a precios populares", algo que desde luego no se correspondía con la realidad.

1956.- Se incorpora finalmente al Grupo ROOTES, compuesto por pequeños fabricantes de automóviles.

1970.- Tras sacar a la venta el modelo Gazelle, de 1.496 c.c, y el Vogue, de 1 .725 c.c., acaba definitivamente su producción.

2 -

<https://www.vienacapellanes.com/post/reparto-de-altos-vuelos/15/>

REPARTO DE ALTOS VUELOS 20-11-2016



El automóvil resultante, tendría más de cuatro metros de largo y cerca de dos metros y medio de altura y se destinaría a realizar el reparto de pan de la conocida cadena Viena Repostería Capellanes por las calles de Madrid, el Plantío, Aravaca, Pozuelo, el Pardo, etc.

El 28 de febrero de 1935, Pablo Díaz, firmaba un contrato en el que se comprometía a entregar a la Sociedad Viena Repostería Capellanes, tres carrocerías para el mes de mayo de dicho año. Estas carrocerías tenían la particularidad de estar diseñadas como las de los autogiros, inventados por Juan de la Cierva.

Las cabinas estarían realizadas en madera de fresno y de haya de Hungría y forradas al exterior con chapa de hierro. En su interior, dispondrían de dos asientos abatibles y tres lunas a cada costado del

vehículo. Al exterior, contaría con dos hélices, una sobre el radiador y otra en el techo, y con un timón o quilla en la parte posterior. Todo ello se montaría sobre chasis Singer, siguiendo el modelo del autogiro inventado por su amigo y socio, Juan de la Cierva, junto con el cual había diseñado el BCD (denominado así por las siglas de los apellidos de los tres socios: Barcalá, Cierva y Díaz)

El automóvil resultante, tendría más de cuatro metros de largo y cerca de dos metros y medio de altura y se destinaría a realizar el reparto de pan de la conocida cadena Viena Repostería Capellanes por las calles de Madrid, el Plantío, Aravaca, Pozuelo, el Pardo, etc.

Podemos imaginar el interés con que fue recibido el vehículo en las calles al realizar sus primeras apariciones en un Madrid aún no transitado por los millones de vehículos con los que cuenta en la actualidad. La aparición del aparatoso autogiro por las todavía empedradas calles de la ciudad, sin duda fue un buen reclamo publicitario para la Empresa y su presencia en la ciudad se convirtió en un icono más de la misma hasta que la Guerra Civil vino a trastocar la vida cotidiana. El conflicto no acabó, sin embargo, con la circulación de los autogiros que siguieron transitando por las calles, si bien durante los años de la contienda lo hicieron cargados de pertrechos militares, puesto que fueron decomisados por los contendientes.

Tuvo que ser un gran choque para los madrileños el que, precisamente aquello que había sido motivo de alegría y señal de bienestar, se trastocara en mensajero y testigo de los estragos de la guerra. Los tres vehículos, diseñados para ser tratados de manera delicada y caprichosa, sufrieron grandes desperfectos por el mal uso y dos de ellos desaparecieron.

Uno de ellos, no obstante, sobrevivió para seguir dando testimonio de una década, la de los treinta, que parecía ser prometedora. Siguió circulando después de la guerra y volvió a hacer el reparto hasta 1946. Después fue retirado de las calles hasta que en la década de los 90 fue restaurado por la Empresa Viena Capellanes y en la actualidad está registrado como vehículo histórico y es mostrado públicamente, en ocasiones señaladas, para que no desaparezca de la memoria de la ciudad.

Recuerda Pío Caro Baroja, en el prólogo del libro *Viena Capellanes. 1873-2003. 130 años de una empresa familiar*, que el autogiro de su

HG Un Autogiro de Reparto

niñez era de color verde y que “parecía un avión salido de un viejo tío vivo”. En esos años, los colores de la imagen corporativa de la Empresa eran el verde y el beige. Así lo hemos constatado en el archivo histórico de la Casa donde registramos papelería, facturas, folletos publicitarios y otras pistas como por ejemplo los tonos de los toldos de las tiendas, en los que el verde y el beige dominaron hasta que fueron sustituidos por los actuales granate y crema.

El autogiro no fue el primer vehículo de Viena Capellanes, antes funcionaron los pioneros coches tirados por mulas, que hacían el reparto a la Real Casa y al Senado, y las camionetas en las que el pan se disponía en enormes cestas ubicadas en el techo. Pero si fue el único al que tuvieron que “cortarle las alas” puesto que estaba tan bien diseñado que cuando comenzó a hacer los primeros servicios llegó incluso a levantarse del suelo al ponerse en funcionamiento la hélice, lo que obligó a sus propietarios a inutilizar el rotor para evitar posibles accidentes.





3 -

EL AUTOGIRO VIENA CAPELLANES

Antonio Lence Moreno

Viena Repostería Capellanes S.A.

Director General

http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=145017



HG Un Autogiro de Reparto



El “AUTOGIRO DE VIENA CAPELLANES”, un peculiar vehículo de reparto, carrozado a semejanza del antiguo autogiro inventado por D. Juan de la Cierva.

Este original vehículo es uno de los tres furgones de reparto que se fabricaron entre los años 1.934 y 1.935, a partir de chasis y motores del coche inglés Singer Popular 9 HP.

El carrozado de los vehículos se realizó de forma absolutamente artesanal en el taller de Pablo Díaz Fernández, de Madrid, constructor de los prototipos originales de Juan de la Cierva. El precio total de cada vehículo fue de 12.284 ptas. (Chasis y motor: 5.416 ptas. / carrocería: 7.408 ptas.).

El servicio que prestaban habitualmente era el de reparto a domicilio y venta ambulante en los lugares de ocio y esparcimiento de la época (Casa de Campo, Dehesa de la Villa, El Pardo, El Plantío, etc.). Como su capacidad de carga era reducida, se les abastecía desde un furgón más grande que hacía la función de “nodriza”.

La conducción de estos coches requería una especial pericia ya que sus hélices tomaban impulso con el movimiento, levantando literalmente el vehículo del suelo, con la inestabilidad que esto suponía, tanto en la dirección como en el sistema de frenado por lo que, después de algún que otro susto, hubo que diseñar un sistema de bloqueo de las hélices.

Los tres vehículos fueron requisados durante la Guerra Civil y al acabar únicamente apareció uno de ellos, que se reparó y continuó prestando servicio de reparto hasta 1.946. Desde entonces, y durante más de cincuenta años, se guardó en nuestras instalaciones hasta que fue restaurado hace unos años. De otro de los vehículos sólo nos ha quedado la imagen, que figura en un archivo fotográfico de vehículos antiguos, pero nunca llegó a ser recuperado.

El afán pionero de Viena Capellanes en el mundo del transporte motorizado de mercancías había comenzado mucho antes, en los primeros años del siglo, con la introducción del primer vehículo motorizado de reparto que existió en Madrid, y que vino a sustituir a los carros de mulas. De los primeros furgones de reparto se conservan antiguas fotografías de la época, junto con muchos otros documentos y recuerdos desde la fundación de la empresa en el año 1.873.

Desgraciadamente la mayor parte de ese patrimonio automovilístico ha desaparecido con los años.

El llamativo aspecto de los “Autogiros” sirvió durante bastantes años como imagen corporativa en todos los eventos sociales de la época, así como en los impresos, envoltorios y cartonaje de Viena Capellanes.

La historia del Autogiro, de la que afortunadamente ha quedado la mejor constancia posible con el propio vehículo, es una más de las innumerables anécdotas acumuladas a lo largo de la dilatada historia de más de 143 años que viene recorriendo Viena Capellanes desde su fundación en el año 1.873.

El afán pionero de Viena Capellanes en el mundo del transporte motorizado de mercancías había comenzado mucho antes, en los primeros años del siglo, con la introducción del primer vehículo motorizado de reparto que existió en Madrid, y que vino a sustituir a los carros de mulas. De los primeros furgones de reparto se conservan antiguas fotografías de la época, junto con muchos otros documentos y recuerdos desde la fundación de la empresa en el año 1.873. Entre ellas hay fotos de los años veinte participando en el desfile de los Carnavales, y en los que se lanzaban al público pequeños bocadillos de jamón.

El llamativo aspecto de los “Autogiros” sirvió durante bastantes años como imagen de la empresa en todos los eventos sociales de la época, así como en los impresos, envoltorios y cartonaje de Viena Capellanes.

Con la restauración de su Autogiro, Viena Capellanes pretende dar a conocer una pequeña parte de su abundante y curiosa historia, entrelazada desde hace 128 años con la propia historia de Madrid, con algunos capítulos especialmente curiosos, como el que se refiere a la vinculación durante los primeros años de su actividad a la familia Baroja.

El vehículo, que ya ha estado expuesto con gran éxito en el Centro Comercial ABC Serrano, y en la pasada feria de Retromovil, volverá a efectuar su primitiva función de pequeños repartos a domicilio y se exhibirá en todas las sucursales de la Empresa.

Consecuencia de un acto de Jura de Bandera en el Ayuntamiento de Alcorcón el pasado 28 de abril fue la “casualidad” la que hizo surgir el contacto con D. Antonio Lence Moreno, autor del artículo y Director General de la empresa de Viena Capellanes. Esta “casualidad” y su gran pasión por la aviación nos llevó a conversar de aviones saliendo a colación la existencia del “autogiro empresarial”, terminando con la solicitud de cooperación para incluir en nuestro boletín un artículo relativo al mismo. Casualidad.

Es más, andamos detrás de conseguir que la colaboración del Sr. Lence sea aún mayor y nos deje en exposición tan maravilloso y singular autogiro de forma más o menos estable.

Coronel Juan Ayuso Puente - Director Interino del Museo de Aeronáutica y Astronáutica

4.

<https://www.encamion.com/museo/cuatro/vientos/ejercito/del/aire/aviones/aviacion/camion/encamion/camiones/clasicos/henschel/pegaso/egipcio/comet/saeta/junkers/saab/casa/phantom/boeing/hispano/suiza>



Furgoneta autogiro BCD de fabricación española sobre chasis de automóvil Singer, creada en 1935.

El autogiro furgoneta BCD

El autogiro furgoneta, nació como recurso publicitario a la vez que vehículo de reparto, de un comercio madrileño. El citado Viena Repostería Capellanes. El encargo realizado en 1935 dio pie a la fabricación de tres de estos vehículos capaces de desplazarse tanto por los aires como por la carretera. Se utilizó como base un chasis de

automóvil ligero Singer, carrocería de madera y un motor frontal superior con hélice para permitir el vuelo, al alcanzar cierta velocidad las palas del rotor situado sobre el techo daban sustentación y se iniciaba la fase de vuelo... Bueno y de problemas. Estos vehículos pronto llamarían la atención realizando sus entregas por la zona de Madrid, el Pardo, Aravaca, el Plantío... Pese a que entre sus creadores, las letras **BCD corresponden a los tres socios padres de la máquina Juan de la Cierva, Barcalá y Pablo Díaz** estaba el propio creador Juan de la Cierva del concepto del autogiro, una vez más el automóvil volador, en este caso furgoneta de reparto voladora, se demostró más como un artilugio curioso que no realmente práctico. Ya antes que el estallido de la Guerra Civil Española interrumpiera las rutas de reparto de los tres vehículos se vio claro que cuando se alcanzaba la velocidad adecuada para obtener sustentación en carretera el aparato empezaba a saltar sin demasiado control y no se tardó en sufrir algún que otro aparatoso accidente. Los tres vehículos estaban en manos de conductores, no pilotos, y además realizaban entregas de mercancía con lo que el reparto de peso no era la prioridad como en una aeronave propiamente dicha antes del despegue. Sin embargo la carrera de los autogiros-furgoneta BCD no se detuvo ahí. Durante la Guerra fueron empleados como automóvil por las tropas republicanas, tras el conflicto la única unidad superviviente volvió a sus dueños y siguió en activo repartiendo víveres hasta 1946. Eso sí, se le recortaron las palas del rotor y quedó así reducido a un furgón de reparto de extraño aspecto que sin embargo cumplía además un estupendo papel promocional de su comercio propietario. Este vehículo fue restaurado y puede verse en la exposición de autogiros del museo de cuatro vientos, aunque sigue perteneciendo a la misma empresa comercial que lo encargase en 1935.

5.

Singer 9HP 1935-Autogiro

<http://www.theclassictimes.com/16-camiones-y-furgonetas-clasicas/234-singer-9hp-1935-autogiro>



Singer HP Autogiro

Viena Capellanes pone en circulación su " Autogiro"

La cadena de pastelerías "VIENA CAPELLANES", ha procedido a la restauración y relanzamiento de un peculiar vehículo de reparto, carrozado a semejanza del antiguo autogiro inventado por D.Juan de la Cierva.

Este original vehículo es uno de los tres furgones de reparto que se fabricaron en 1.935, a partir de chasis y motores del coche inglés Singer Popular 9 HP. **El carrozado de los vehículos se realizó de forma absolutamente artesanal en el taller de Pablo Díaz Fernández, de Madrid, constructor de los prototipos originales de Juan de la Cierva.** El precio total de cada vehículo fue de 12.284 ptas. (Chasis y motor 5.416 ptas. /carrocería 7.408 ptas.)

HG Un Autogiro de Reparto

El servicio que prestaban habitualmente era el de reparto a domicilio y venta ambulante en los lugares de ocio y esparcimiento de la época (Casa de Campo, Dehesa de la Villa, El Pardo, El Plantío, etc.). Como su capacidad de carga era reducida, se les abastecía desde un furgón más grande que hacía de “nodriza”.

La conducción de estos coches requería una especial pericia, ya que sus hélices tomaban impulso con el movimiento, levantando literalmente el vehículo del suelo, con la inestabilidad que esto suponía, tanto en la dirección como en el sistema de frenado, por lo que después de algún que otro susto, hubo que diseñar un sistema de bloqueo de las hélices.



Los tres vehículos fueron requisados durante la Guerra Civil, y al acabar únicamente apareció uno de ellos, que se reparó y continuó prestando servicio de reparto hasta 1.946. Desde entonces, y durante más de cincuenta años, se ha guardado en nuestras instalaciones hasta que se inició su restauración y puesta en marcha, lo que ha supuesto una labor de mas de dos años. De la parte de carrocería se han encargado los Talleres Máximo (c/Alejandro Morán, 61) y de la parte mecánica, D.Manuel Barragan (Ajalvir). Se ha actualizado la documentación para mantener su matricula original, y efectuado todos los tramites legales para poder circular, y se está tramitando su reconocimiento como vehículo histórico.

HG Un Autogiro de Reparto



El afán pionero de Viena Capellanes en el mundo del transporte motorizado de mercancías había comenzado mucho antes, en los primeros años del siglo, con la introducción del primer vehículo motorizado de reparto que existió en Madrid, y que vino a sustituir a los carros de mulas. De los primeros furgones de reparto se conservan antiguas fotografías de la época, junto con muchos otros documentos y recuerdos desde la fundación de la empresa en el año 1.873. Entre ellas hay fotos de los años veinte participando en el desfile de los Carnavales, y en los que se lanzaban al público pequeños bocadillos de jamón.

El llamativo aspecto de los “Autogiros” sirvió durante bastantes años como imagen de la empresa en todos los eventos sociales de la época, así como en los impresos, envoltorios y cartonaje de Viena Capellanes.

Con la restauración de su Autogiro, Viena Capellanes pretende dar a conocer una pequeña parte de su abundante y curiosa historia, entrelazada desde hace 128 años con la propia historia de Madrid, con algunos capítulos especialmente curiosos, como el que se refiere a la vinculación durante los primeros años de su actividad a la familia Baroja.

El vehículo, que ya ha estado expuesto con gran éxito en el Centro Comercial ABC Serrano, y en la pasada feria de Retromovil, volverá a efectuar su primitiva función de pequeños repartos a domicilio y se expondrá en todas las sucursales de la Empresa.

Consecuencia de un acto de Jura de Bandera en el Ayuntamiento de Alcorcón el pasado 28 de abril fue la “casualidad” la que hizo surgir el contacto con D. Antonio Lence Moreno, autor del artículo y Director General de la empresa de Viena Capellanes. Esta “casualidad” y su gran pasión por la aviación nos llevó a conversar de aviones saliendo a colación la existencia del “autogiro empresarial”, terminando con la solicitud de cooperación para incluir en nuestro boletín un artículo relativo al mismo. Casualidad.

Es más, andamos detrás de conseguir que la colaboración del Sr. Lence sea aún mayor y nos deje en exposición tan maravilloso y singular autogiro de forma más o menos estable.

Coronel Juan Ayuso Puente - Director Interino del Museo de Aeronáutica y Astronáutica

6.

http://www.educa.madrid.org/web/cp.juandelacierva.madrid/jdlc_sociedad_bcd.html

B.C.D. (B de Barcala, C de Cierva, D de Diaz)

Corría el año 1910 cuando Juan de la Cierva y su grupo, deciden construir cometas y planeadores lo suficientemente grandes como para poder volar en ellos, siendo sin duda, tarea más complicada que los aeromodelos que hasta entonces habían fabricado, necesita de medios más acordes con dicha empresa. Es entonces, cuando Juanito y Pepe Barcala deciden unir sus fuerzas a las de **Pablo Díaz, el menor de los hijos de Florencio Díaz, un carpintero que tenía un taller en la calle Velázquez nº 10 de Madrid**. A partir de este momento, en dicho lugar estaría ubicada la "factoría" de nuestro grupo, dando origen a la que iba a ser una de las sociedades pioneras en la construcción aeronáutica en España. La financiación de la empresa correría a cargo de sus padres, (o más exactamente de sus madres) según contaba Pepe Barcala.



B de Barcala, C de Cierva, D de Diaz. En la foto, tomada en Getafe en 1913, durante las primeras pruebas del BCD-2 vemos a: Pepe Barcala a la derecha, Juan de la Cierva a la izquierda y Pablo Díaz en el centro.