FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS
FIO DIGEST
MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

Número
113
Octubre 2021

Noticias FIO

FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

Carlos
Valle Torralbo
Presidente del Patronato

El domingo 3 de octubre, no pudimos cumplir con el compromiso de mostrar la colección FIO en vuelo como venimos haciendo regularmente desde hace 32 años, siempre que las circunstancias no lo han impedido.

Tras el largo período de inactividad provocado por el Covid19, todos compartimos el deseo de ver a nuestros veteranos aviones en vuelo. Pusimos, pues, cuanto estuvo en nuestras manos para no defraudar las expectativas de tantos seguidores que, en algunos casos, acuden desde muy lejos.

Tras las semanas de preparación que cada demostración requiere, aún a riesgo de mojarnos todos y manejando los pronósticos meteorológicos disponibles, la Sección de Operaciones decidió montar el dispositivo con la esperanza de que el frente lluvioso amenazante ofreciera el hueco necesario para realizar la demostración aérea.

Lamentablemente, y pese a haber aguardado estoicamente todos hasta las 12:15h, el frente resultó más estacionario de lo previsto y mantuvo su descarga lluviosa hasta pasadas las 14 horas, permaneciendo el campo cerrado por baja visibilidad hasta bien entrada la tarde.

El equipo de voluntarios (en la FIO todos lo somos), trabajó duro, como es habitual, para tenerlo todo dispuesto y, tras la cancelación, devolver los aviones a los hangares no sin antes dedicar horas a un minucioso secado.

Sólo nos queda la satisfacción de haber cumplido, un día más, con el compromiso asumido ante el interés general y nuestros seguidores, y recordar que las entradas/donativo, en caso de cancelación como este, son válidas para cualquiera de los próximos doce meses (excepto enero y agosto).

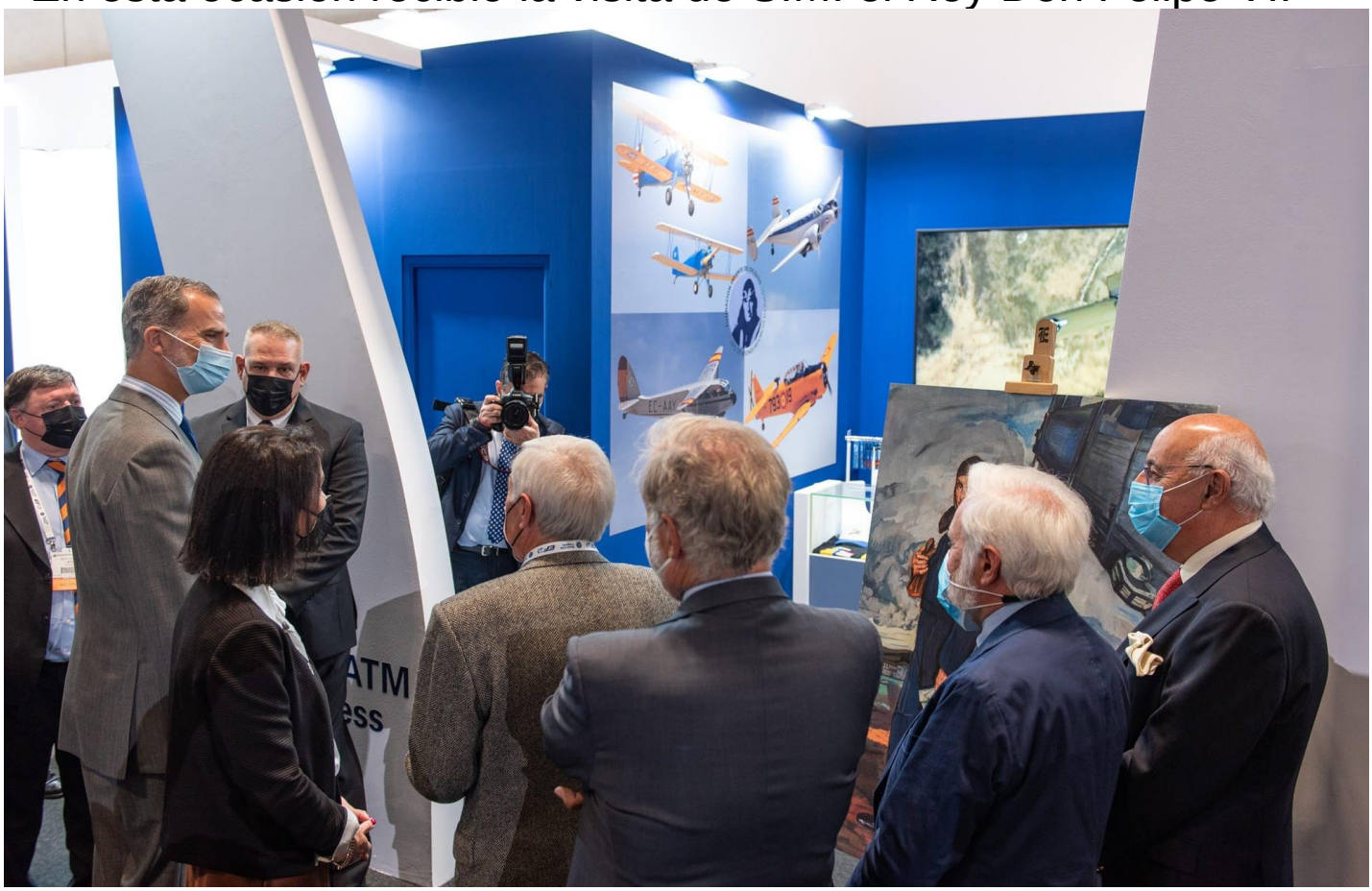
En la confianza de que el próximo mes, o muy pronto, volvamos a vernos en Cuatro Vientos disfrutando juntos con la contemplación de la historia viva, reciba un agradecido y cordial saludo en nombre propio y del Patronato.

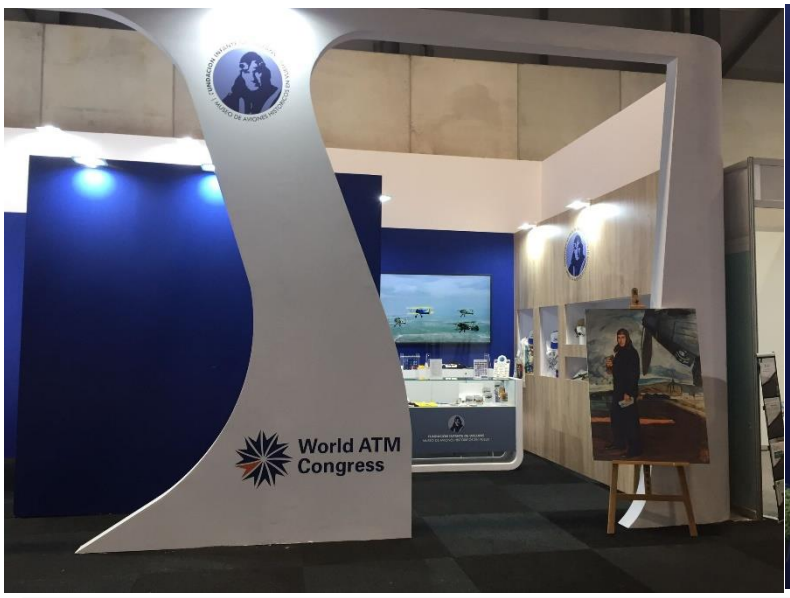
Carlos Valle Torralbo

Presidente del Patronato FIO

Noticias FIO

La FIO ha montado un stand, por octavo año consecutivo, en el World ATM Congress, en IFEMA.
En esta ocasión recibió la visita de S.M. el Rey Don Felipe VI.





Día a día del C. R. M.

Día a día del C. R. M.

Antonio Salmerón

Alas Olímpicas

La aviación tuvo su empuje definitivo en los años 30; cada vez más hombres y mujeres demostraban las ventajas y aptitudes de los aeroplanos, batiendo una y otra vez récords de velocidad y distancia. Mientras, por otro lado, los vuelos acrobáticos pasaron de ser mero entretenimiento en circos y espectáculos aéreos a ser considerados cada vez más un deporte en el que los pilotos más habilidosos podrían destacar.

Del 9 al 11 de junio 1934, en Vincennes, París, se celebró la primera Copa Mundial de Acrobacia Aérea, una competición reglada en la que los jueces puntuaban la ejecución de cada maniobra realizada.

Cartel de la Copa Mundial de Acrobacia Aérea de 1934

En total hubo 9 participantes de 6 países, todos europeos. Ambruz y Novak, de Checoslovaquia, Cavalli y Detroyat, de Francia, Achgelis y Fieseler, de Alemania, Christopher Clarkson de Gran Bretaña, Ambrogio Colombo, de Italia y Placido d´Abreu, de Portugal. Todos estos aviadores competían por el título y que serían recompensados además por un premio de 100.000 francos. Gerhard Fieseler, a bordo de una F2 Tiger de su propia construcción, se hizo con el título en una competición que no estuvo exenta de tragedia, con la muerte de un piloto francés ajeno a la competición, accidentado en el aeródromo y del portugués d´Abreu, que impactó violentamente contra el suelo durante una maniobra, junto a otro accidente del que pudo salir ileso el italiano Colombo. Pero pese a todo, se consideró un éxito prometedor, en un evento que reunió alrededor de 150.000 espectadores.

Resultados:

Piloto	País	Puntuación	Avión
Gerhard Fieseler	Alemania	645,5	Fieseler F2
Michel Detroyat	Francia	622,9	Morane-Saulnier MS.225
Gerd Achgelis	Alemania	537,6	Focke-Wulf Fw.44

Aunque no se volvió a celebrar una Copa Mundial de Acrobacia Aérea, si se siguieron realizando campeonatos de diversa índole por todo el planeta. Pero es digno de remarcar que dos años después, gracias a la presión de varios aeroclubs alemanes, y al énfasis de la Alemania nazi de demostrar su superioridad, no solo en sus atletas, si no también en su tecnología, la aviación tuvo un tinte destacado en los Juegos Olímpicos de Berlín en 1936. Se organizaron varias competiciones y demostraciones aeronáuticas paralelamente a los juegos olímpicos, en lo que se conoce como “deportes de demostración” para convencer al Comité Olímpico Internacional de su inclusión en futuras olimpiadas.

El primero de estos fue el vuelo en planeador, evento de demostración no competitivo, para el que se presentaron 7 naciones; Alemania, Austria, Italia, Suiza, Hungría, Bulgaria y Yugoslavia. En esta exhibición abierta volaron 14 pilotos, incluyendo destacados aviadores de la época, como el suizo Hermann Schreiber, quien, en 1935, cruzó los Alpes en planeador. También estuvo presente Hanna Reitsch, la famosa aviadora y piloto de pruebas alemanas, que en 1937 repitiera el vuelo

de Schreiber, cruzando los Alpes y que en 1955 se convertiría en la primera mujer en competir en el Campeonato Mundial de Planeadores. El húngaro Lajos Rotter, que batió el récord de distancia en vuelo pre declarado durante el evento o Umberto Nannini, uno de los pilotos del vuelo de 24 hidroaviones, que comandandos por Italo Balbo, cruzaron el Atlántico en 1933 uniendo Roma y Chicago

Cartel de los vuelos de planeador programados el 4 de agosto durante los Juegos Olimpicos de 1936

Acomodados en la Academia del Aire de Gatow, los vuelos se programaron desde el aeródromo de Staaken, al oeste de Berlín. Abiertos a promover esta disciplina, las autoridades alemanas pusieron a disposición de los aviadores extranjeros sus medios para obtener la licencia C de planeador en el campo de Rangsdorf, una semana antes de la apertura de los juegos. Dicha licencia se otorgaba por vuelos de más de 5 minutos lanzados mediante gomas desde tierra. Los italianos hicieron buen uso de estas facilidades, pasando su marca media de 300 mt a los 2.180 mt,

Las demostraciones incluían vuelo de planeador remolcado por avión o lanzados por torno, y se deleitó a los presentes con todo tipo de demostraciones y maniobras. Mención especial tiene el húngaro Lajos Rotter, que decidido a presenciar la competición de regatas en Kiel, usó su planeador para desplazarse desde Rangsdorf a Kiel, el 10 de agosto, batiendo el record de distancia en vuelo pre-declarado haciendo 336,5 km en su vuelo. Incluso se permitió el lujo de realizar dos loopings sobre la villa olímpica de Kiel antes de tomar tierra en Holtenau, cuatro horas y media después de despegar. Como hemos mencionado no había carácter competitivo, pero se otorgó una medalla olímpica a Hans Schrieber por su cruce de los Alpes en planeador en 1935, tras haber sido propuesto tal reconocimiento por parte de la FAI (Federación Aeronáutica Internacional).

Colaboraciones

Antonio Salmerón

Aunque fue una experiencia provechosa y de éxito, se tuvo que lamentar una desgracia personal cuando, el 3 de agosto, antes de los vuelos principales, el planeador del austriaco Ignaz Stiefsohn rompió un ala durante una fuerte maniobra precipitándose al suelo, antes de que el infortunado aviador pudiese hacer uso de su paracaídas. La Luftwaffe cedió un avión para la repatriación del cuerpo de Stiefsohn.

Los esfuerzos tuvieron su respuesta parcialmente. El vuelo en planeador finalmente fue aceptado en 1938 como disciplina olímpica, quedando programada su integración en los Juegos Olímpicos de 1940, primero en Tokio, y posteriormente, Finlandia (cuando la guerra chino-japonesa provocó la suspensión de estos). Pero como sabemos, el estallido de la guerra dio al traste con cualquier competición olímpica internacional durante aquellos años y tras un replanteamiento, se descartó el vuelo de planeador para las olimpiadas de Londres 1948.

En cuanto al vuelo con motor, el Aeroclub Alemania había sugerido al Comité Organizador celebrar un vuelo de larga distancia del 29 al 30 de julio, antes de la inauguración de los Juegos, con la idea de atraer a pilotos extranjeros de todas partes. Estos aviadores con sus aeronaves, cuyo límite estaba en no superar los 2.350 kg, debían llegar al aeródromo de Rangsdorf, cerca de Berlín. Los competidores debían volar al menos 310 millas (500 km) hasta la meta. Partirían el 29 de julio a partir de las 6 de la mañana, pudiendo escoger la ruta que desearan para llegar a Rangsdorf al día siguiente entre las 2 y las 4 de la tarde. La velocidad no contaba para su evaluación, su puntuación se tomaría a partir de factores como tipo de avión, potencia del motor, tripulación, distancia recorrida, etc. Cuando se lanzó la propuesta, 56 aviones de 16 países hicieron su solicitud para participar.

Paralelamente, esos días, se había organizado una segunda competición, una competición de vuelo acrobático internacional para que los mejores pilotos midiesen sus habilidades acrobáticas. La prueba también se llevaría a cabo en el aeródromo de Rangsdorf, en dos pruebas los días 29 y 30 de julio. En total, 15 participantes de 6 naciones en la modalidad masculina, y tan solo tres mujeres, todas alemanas, en la modalidad femenina. Grandes aviadores de Europa aprovecharon la oportunidad, con pilotos de la talla de Cavalli, Frantisek Novak, el Príncipe Cantacuzino, Alex Papana, Otto Von Hagenburg o Willi Stör.

Siguiendo con el espíritu olímpico de superación y deportividad no se previeron grandes premios económicos para los ganadores, aunque el Comité Organizador de las Olimpiadas presentó un premio para el ganador del rally aéreo, mientras que Hermann Göering, Ministro del Aire del Reich otorgaría el “Premio Nacional” a los ganadores de los eventos. Más premios honoríficos fueron creados por los líderes de los deportes aéreos del Reich, del deporte del Reich y por el Aeroclub Alemania.

Los competidores realizaron su primer día de acrobacia, recibiendo al segundo día a los concursantes del rally aéreo poco antes de comenzar con la prueba final de la competición de vuelo acrobático. La camaradería aeronáutica afloró en semejantes condiciones y pilotos de todas partes estrecharon lazos de amistad y compartieron experiencias.

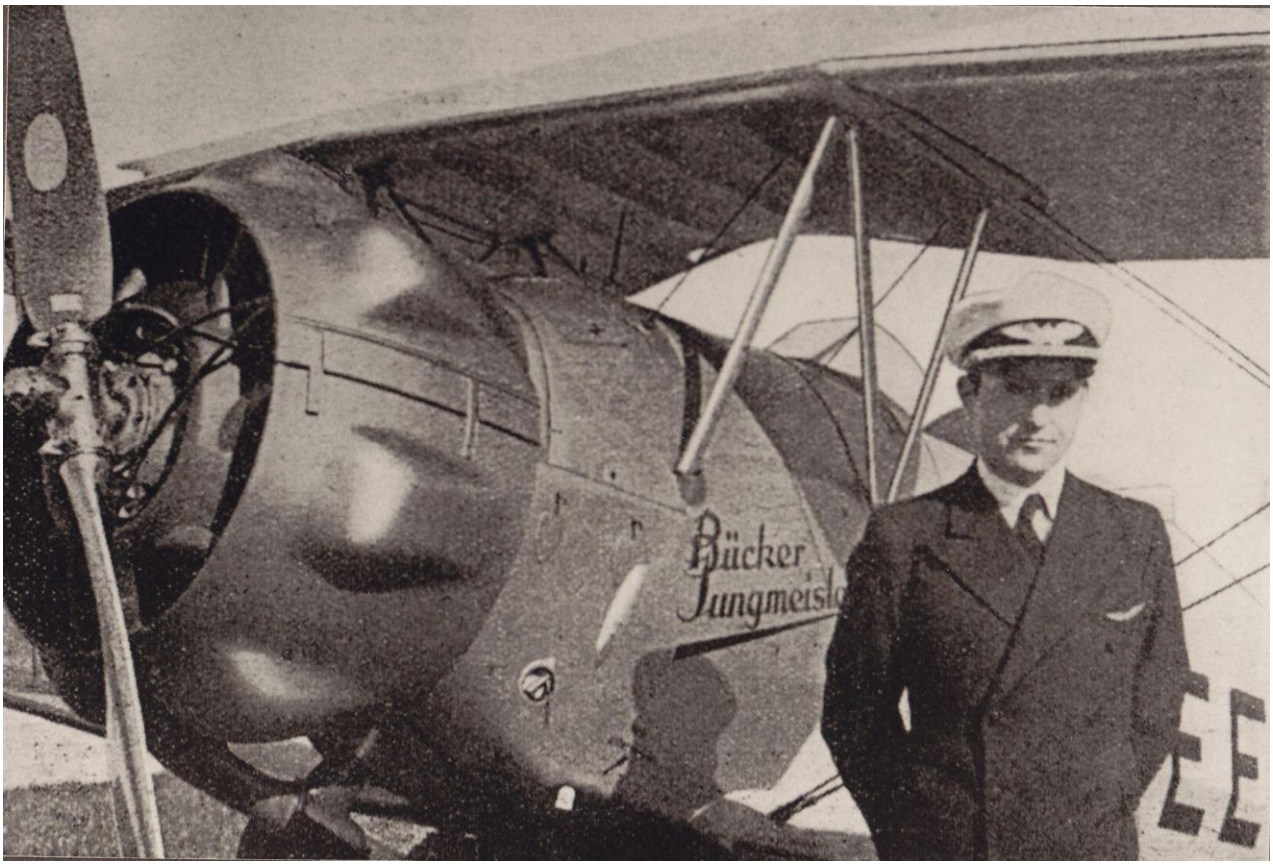
Finalmente, las competiciones quedaron resueltas de la siguiente manera:

Rally Aéreo:

Piloto	País	Puntuación	Avión
Fuksa	Checoslovaquia	1.445	Praga E.114
Polma	Checoslovaquia	1.097	Praga E.114
Peterek	Polonia	907	RWD 13
Simonsson	Suecia	765	Klemm Kl 35
Meissner	Polonia	682	RWD 13

Competición Internacional de Vuelo Acrobático:

Piloto	País	Puntuación	Avión
Otto Von Hagenburg	Alemania	658,83	Focke Wulf Fw.44
Petr Siroky	Checoslovaquia	651,44	Avia B.122
Frantisek Novak	Checoslovaquia	641,66	Avia B.122
Pierre Fleurquin	Francia	639,99	Morane Saulnier M.S.225
Gerd Achgelis	Alemania	631,41	Focke Wulf Fw.56
Categoria Femenina			
Vera Von Bissing	Alemania	447,58	Messerschmitt M.35
Liesel Bach	Alemania	438,33	Fieseler Tigerschwalbe
Lise Fastenrath	Alemania	253,74	Fieseler F.5



Otto Von Hagenburg en 1937. Por aquellas fechas su avión era el siempre excelente Bücker Jungmeister

Desgraciadamente, como en el caso del vuelo sin motor, también hubo que lamentar pérdidas humanas durante estas jornadas. El último día de carrera, el 30 de agosto, los checoslovacos Nemecek y Windsor se estrellaban debido a la niebla a las faldas del macizo de Harz, en la zona de la baja Sajonia. Los aviadores alemanes les rindieron honores en la partida de los féretros hacia Checoslovaquia.

A los ganadores de la competición acrobática se les invitó a participar en una exhibición aérea que se celebraba en el aeropuerto Tempelhof en uno de los actos del Comité Organizador, como antesala de los actos de inauguración. Puntuables, aquí Von Hagenburg volvió a alzarse con el triunfo frente a los checoslovacos, 268 puntos frente a los 243 de Siroky y 239 de Novak. Solamente en la sección “Impresión y Efecto general en el público”, Hagenburg consigue 150 puntos, la máxima puntuación. En mujeres, Liesel Bach, consiguió superar a Von Bissing en la exhibición del Tempelhof. En esta exhibición aérea, por cierto, se reveló al público el prototipo del Messerschmitt Bf-109, el V1 con motor Rolls-Royce Krestel.

Colaboraciones

Antonio Salmerón

Las festividades aéreas fueron un éxito. El Mariscal del Aire del Reich, Göering, otorgó personalmente los premios y honores a los participantes de los eventos, el 2 de agosto, rememorando sus mejores tiempos, celebró el ambiente de camaradería entre aviadores que se había dado. Y así fue en palabras de muchos asistentes. El Aeroclub Alemania ofreció viajes y tours a los asistentes para las próximas dos semanas, sobrevolando las más bellas localizaciones de Alemania. Muchos aviadores de todas partes de Europa quedaron contentos con el encuentro y partieron deseando que se repitiese cada cuatro años, en un esfuerzo de que su pasión quedase integrada en los Juegos Olímpicos.

El dirigible LZ129 Hindenburg sobrevuela el estadio olímpico de Berlín poco antes de la inauguración de los Juegos Olímpicos.

Como broche final a aquellas olimpiadas, se proyectó otro evento aéreo olímpico. La Antorcha Olímpica, debería ser transportada desde Baviera, hasta Tokio, sede inicial para los próximos Juegos Olímpicos, a bordo de un avión que debería hacer un vuelo directo sin escalas, 9.445 km. El aparato en cuestión era el Messerschmitt Me 261, un bimotor de largo alcance construido expresamente para esta gesta. Fue bautizado extraoficialmente como “Adolfine” debido al apoyo de Hitler al proyecto de este vuelo. Sin embargo, el desarrollo fue lento, la prioridad de la guerra inminente retraso y posteriormente canceló la construcción de Me 261 en 1939. Al estallar el conflicto se intentó retomar para uso militar, pero no había prioridad en su uso como avión de reconocimiento de largo alcance y solo tres aparatos prototipos fueron construidos.

Colaboraciones

Antonio Salmerón

Messerschmitt Me 261 "Adolfine"

Como sabemos, finalmente y tras el final de la 2ª Guerra Mundial, los deportes aéreos no han tenido consideración en el Comité Olímpico Internacional desde entonces, sopesando, a pesar del esfuerzo físico sufrido por sus pilotos, que gran parte de la prueba recae en las máquinas, quedando así los aviones relegados a competiciones nacionales e internacionales promovidas por distintas federaciones aeronáuticas.

Fuentes:
From Origins to the Olympics: The First World Aerobatic Championships
https://docplayer.net/30706920-From-origins-to-the-olympics-the-first-world-aerobatic-championships.html
Reporte oficial de los Juegos Olímpicos de Berlín 1936
Por el Comité Organizador de las olimpiadas de Berlín 1936
Smithsonian NASM. The year aeronautics was an olympic event.
Por Elizabeth Borja
https://airandspace.si.edu/stories/editorial/year-aeronautics-was-olympic-event

el vigía

Cronología de la Aviación Militar Española

“CANARIO” AZAOLA
Miembro del IHCA

Hace 50 años
Figuras
Méjico 20 octubre 1963

En el curso de la 56 Conferencia Internacional de la F.A.I. (Federación Aeronáutica Internacional) que se clausura hoy, vemos en primer término a los famosos astronautas rusos Valentina Tereshkova y Yuri Gagarín y tras ellos, la representación española formada por el vicepresidente y secretario general del RACE, general Federico Noreña y José Luis Aresti.

Hace 90 años
Mascota
Melilla 18 octubre 1921

Actuando ya los De Havilland “Rolls” (DH-4) en acciones de guerra sobre el Rif, he aquí

la original mascota que, desafiando tantos peligros, ostenta el aparato del teniente José Mª Ibarra; según hemos podido saber, ha sido idea del capitán “Pepe” Carrillo tan simpático y ocurrente, como competentísimo y osado aviador.

Hace 30 años
Arriesgados
Villanubla 27 octubre 1981

Habiendo partido de Dobbins AFB en Georgia y con escalas en Westower AFB, Saint John´s, Lajes y Tancos; acompañados de dos C-130, el “Duckbutt” de la USAF y otro del Ala 31, al mando del teniente coronel José Carlos García-Verdugo, han aterrizado en esta base los ocho “Caribou” adquiridos de segunda mano en USA.

Para tripulaciones no habituadas a ello, emocionantes fueron sin duda, los dos “saltos” transatlánticos de 10 h. 30 min. hasta Azores y 7 h, 45 min. hasta tierra lusa, en unos aviones con 20 años a cuestas.

Anochecido ya, y con chubascos tormentosos llegaron a Lajes, donde con la ayuda del GCA. entraron. Algo digno de verse, puesto que un veterano controlador declaró: *“Desde la Segunda Guerra Mundial, no había visto nada tan hermoso, como la toma de tierra de ocho viejos aviones bajo la lluvia”.*

Hace 75 años
Esforzados

Barcelona 7 octubre 1936

En la *Maisón Dorée* en la plaza de Cataluña, abrumado por las felicitaciones, abrazos, saludos y apretones… encuentro a Rodolfo Robles, el valeroso alférez de Aviación, a quien no dejan ni tomar una taza de café; al fin, liberándose de sus admiradores, nos dedica unos minutos.

Pertenecía –me dice– a la guarnición del Prat y el 1 de junio, sospechando lo que se nos venía encima, la oficialidad verdaderamente republicana –coronel Sandino, capitanes Bayo, Meana y Ponce, teniente Adonis y yo– realizó una gran limpieza de elementos desleales.

Llegaron las jornadas del 19 y 20 de julio y cada uno de nosotros no

voló menos de seis u ocho horas diarias. ¡Agotador, pero lo hacíamos por la República!

En el frente aragonés – agrega– en armamento y calidad el enemigo es muy inferior al Ejército leal. Y de moral, ni que decir. Claro; como que nosotros luchamos por un ideal, y ellos por el dinero y la coacción. Ningún aparato enemigo vuela a menos de tres mil metros; de ahí que, por su cota, nuestras fuerzas reconozcan a los aparatos leales y rebeldes.

Finalmente, nos habla con admiración de González Gil, afiliado como él al partido socialista, piloto e ingeniero aeronáutico. ¡Un genio malogrado! pues al estallar la rebelión, desatendiendo los consejos de sus amigos, junto con las milicias, marcho al frente, muriendo en los primeros combates de la Sierra madrileña. Extraído de La Gaceta del Norte (Bilbao).

En la foto, antes de salir para un servicio, vemos a Robles junto a su ametrallador Castedo.

Nota de El Vigía: Refiriéndonos a Rodolfo Robles, no nos resistimos a dar a conocer la poesía que, en 1980 –44 años después– dedicó a su amigo Juan J. Maluquer, recordando la “misteriosa” salida del “Breguet” –cerquita cerquita del suelo– de aquella imprevista barrena, que les llevó a pensar que todo estaba perdido.

“De la mano de Dios, voy por el mundo,
Soslayando peligros de tal suerte
Que de Dios son mi fe, mi amor profundo,
De la mano de Dios hasta la muerte”.

Hace 100 años
Percance

París 13 octubre 1913

Según nos informan de Angers, en Soucelles, se ha incendiado el monoplano en el que a las diez y media, procedente de París-Villacoublay había aterrizado el aviador militar español capitán Ortiz Echagüe. Se proponía alcanzar Madrid con escalas en Burdeos y Vitoria, pero sintiendo alguna irregularidad en el motor decidió aterrizar. Efectuada la reparación, por causas que se ignoran se ha incendiado, quedando destruido en pocos minutos

Dicho aeroplano, con un costo de aproximado de 30.000 pts, es el primero de tres que, por patriótica iniciativa, había sido regalado al Ejército español por el opulento conde de Artal, presidente de la Cámara de Comercio en Buenos Aires.

Ayer, el fotógrafo captó esta imagen en la que Ortiz Echagüe aparece en la carlinga del aparato y junto a él, la artista Lola Requena, el ilustre pintor Joaquín Sorolla, el pionero de la aviación argentina Jorge Nebwery y el señor Ferrándiz.

Hace 45 años
Nuevos acróbatas

Matacán 25 octubre 1967

Emulando a aquella patrulla de T-6 de la Escuela Básica que, con Liniers, Fernández Roca, Sánchez Lanuza, Canales y Maestro, despertó admiración y entusiasmo en los Festivales de los años 50, un puñado de “protos” sumamente diestros, y con afición a la pirueta ha iniciado sus entrenamientos como nueva patrulla acrobática. La forman el capitán José Antonio Gómez Bárcena y los tenientes Inocencio Recio, Enrique de Inclán y Agustín Gil de Montes. A decir de sus compañeros lo hacen francamente bien, deseándoles desde estas líneas los mayores éxitos.

Hace 100 años
Visita real y saludo

Cuatro Vientos 19 octubre 1913

Si cuatro días atrás S.M. la Reina visitaba este aeródromo, ocasión en la que se tomó esta imagen, cuando en presencia de Kindelán y Vives, el Infante D. Alfonso de Orleans se despedía de la Soberana, antes de emprender un vuelo junto al teniente Martínez Baños en uno de los recién adquiridos Lohner tipo “Pfeil”. Hoy, uno de estos biplanos fabricados en Austria, pilotado por un aviador de esta nacionalidad a quien acompañaba el citado teniente, ha volado hasta Palacio sobre el que ha hecho notables evoluciones, repitiendo por cuatro veces el trayecto.

Hace 90 años
Incertidumbre

Zaragoza 4 octubre 1921

Si ayer el aeroplano *Zaragoza 1*, que pilotaba el capitán Moreno Abella, marqués de Borja, con observador teniente D. Vicente Barrón, por rotura en el timón se vio obligado a aterrizar en el aeródromo eventual de Daimiel; hoy, el alcalde ha recibido un telegrama firmado por el capitán aviador Sr. Acedo y el teniente piloto Sr. Paredes que tripulan el *Zaragoza 2*, en el que saludan al pueblo zaragozano y notifican que salieron con dirección a Melilla, después de haber tenido que aterrizar por concluírseles la gasolina en Villahermosa (Ciudad Real).

El alcalde les ha contestado con otro telegrama dirigido a Melilla, en el que tras expresarles la gratitud y el saludo de todos, les desea un gran éxito en la campaña.

Hace 90 años
Visita

Cazalla 20 octubre 1921

Procedentes de Alfaro, en vuelo de instrucción han llegado al Campo de la Rosa tres biplanos militares pilotados por el capitán Mata Manzanedo y los tenientes Vich, Estévez, Frutos, Díaz y Garrido. Su llegada –de la que ya se tenía noticia– ha sido presenciada por un inmenso gentío. Los aviadores han sido obsequiados con un “lunch” y para esta noche está previsto un baile en el casino en su honor. Mañana volarán sobre ésta y el viernes a las nueve partirán para Pamplona donde pasarán varios días.

Hace 90 años
Récord

Melilla 10 octubre 1922

A bordo de un De Havilland “Napier” el teniente Eduardo González Gallarza, acompañado por el capitán observador Mariano Barberán, partiendo de Guadalajara, y sobrevolado Madrid, Tetuán y Larache, han tomado tierra en nuestro aeródromo. Con los 900 kilómetros recorridos, han batido en récord nacional de distancia, y logran así el premio de 1.000 pts instituido por el Real Aero Club de España.

Hace 90 años
Nocturnos

Melilla 10 octubre 1922

Ayer, el comandante Kindelán, quien el pasado 27 de agosto asumió el mando de las Fuerzas Aéreas de Marruecos, visitó en la base de Mar Chica la escuadrilla de hidroaviones, presenciando los vuelos nocturnos. Éstos, sin contratiempo alguno, se llevaron a cabo en un aparato pilotado por el capitán Llorente, a quien acompañaba en funciones de observador el capitán Martínez de Aragón.

Esta noche, ante el asombro y curiosidad del vecindario han evolucionado sobre la ciudad.

Hace 70 años
Prácticas

Tenerife 17 octubre 1941

Destacadas en Gando dos escuadrillas expedicionarias de Fiat CR-32, provenientes de los 21 y 22 Regimientos de Caza (Getafe y Sevilla), con objeto de familiarizar al personal en el vuelo sobre el mar y reconocer los campos enclavados en el Archipiélago, el tan activo teniente coronel Escribano, jefe accidental de la Z.A.C. y A.O.E., aceptando una invitación del Cabildo organizó una visita a esta isla.

Al mando de una escuadrilla mixta, compuesta por 5 Fiat, 2 hidros Dornier Wal y un Junkers 52, anteayer voló hasta Los Rodeos. Previamente, ante la expectación y entusiasmo de los isleños, evolucionó sobre el puerto de Santa Cruz, realizando los cazas una demostración, tanto de su maniobrabilidad como de la audacia de sus pilotos. A la tarde-noche, el Cabildo obsequió a los aviadores con un cocktail seguido de baile en el Casino.

Hoy de regreso ya, han sobrevolado Santa Cruz de la Palma y La Gomera, antes de aterrizar en su base en Gran Canaria.

En la foto, María Luisa Ferrer de Armas, hermana de Alfonso –uno de los pilotos expedicionarios– y “madrina” de estos, aparece junto a la cola de un Fiat, que hasta las Canarias llevó el legendario emblema de Morato.

Hace 40 años
Rememorando

Monflorite octubre 1973

A fin de rememorar los ya lejanos días, en que como aviador militar descubrió lo gozoso del vuelo, Agustín Goizueta Guallart, hoy competente abogado pamplonés y ex presidente del Real Aero Club de Navarra, acompañado su hija Ana –joven piloto también– ha asistido en esta Escuela al curso de Vuelo Sin Motor.

Nota de El Vigía: Como “balilla” y luego teniente, Goizueta en el frente de combate puso en evidencia su destreza y arrojo, formando parte de la mítica “Cadena” (1-G-2) del comandante Muñoz (“El Corto”). Y cuando ¡al fin ya! la pesada y trágica guerra civil tocaba a su fin –tres días antes de la Victoria– afrontaba la amargura de perder a su hermano Wenceslao. Tenía este 23 años, y luego de combatir valientemente en Somosierra y otros frentes, se hizo piloto. Recién terminado el curso, ostentando ya la estrella de alférez, cayó cuando la Percival *Gull* que pilotaba un capitán, se estrelló en el aeródromo de Tetuán-Sania Ramel.

Hace 45 años
Puntilla en la pista

Valladolid 19 octubre 1967

Con el fin de recoger reclutas en Villanubla para trasladarlos a Palma de Mallorca, esta mañana despegó de Getafe el Douglas DC-4 (T.4-14) del Ala nº 35, tripulado por el capitán Jaime “Jimmy” Álvarez del Castillo, el teniente Andrés Blanco Sáinz y los brigadas Hernandez (mecánico) y Orde (radio). Cuando a las 07:32 horas Z, aterrizaba con muy limitadas condiciones meteorológicas –desde la torre, la niebla ocultaba la pista– sus ocupantes percibieron que el avión había tropezado seriamente con algún obstáculo. Inmediatamente el piloto desconectó el sistema eléctrico y paró motores. Detenido 400 metros más adelante del punto de colisión, en la pista había quedado un reguero de astillas de madera, trozos del capot del motor, tornillos y la hélice del motor nº 3, cuyos desperfectos se cifraron en un 80%, en menor cuantía el nº 4, resultando destruido en su totalidad el flap derecho.

¿Qué había ocurrido?. Un camión que circulaba por la carretera N-601, al no encontrar la barrera echada, había invadido la pista.

Si bien no se han producido víctimas humanas, el vehículo transportaba una vaca que, gravemente herida, hubo de ser apuntillada.

Nota de El Vigía: Con el tiempo, este incidente se fue deformando y a este cronista le contaron que un DC-4 se había llevado por delante los cuernos de un toro… Lo que sí es cierto, y me lo ha corroborado el entonces capitán Jesús Morán, quien como oficial de seguridad de vuelo redactó el informe, que entre las piezas del avión y astillas de la caja del camión, en la pista apareció una oreja de la malograda vaca.

Colaboraciones

Revista de Aeronáutica y Astronáutica - “Canario” Azaola

En el FioDigest nº 111 de julio de 2021 se cometió un error de maquetación atribuyendo un texto a una fotografía que no se correspondía. Pedimos excusas y reproducimos la página original

nocedor de su valía, se lo lleva como 2º jefe de la Milicia Aérea Universitaria a Villafría

En 1958, con 46 años, realiza en Talavera la Real el curso de reactores y el de transformación al "Sabre", sin embargo no es hasta un año después, tras pasar por su anterior destino, cuando se incorpora en Zaragoza como jefe de F.F.A.A. al Ala de Caza nº 2.

Su ascenso a coronel le lleva a la Dirección General de Protección de Vuelo donde representando a España participa en reuniones y conferencias internacionales.

La Dirección Gral de Navegación y Transporte Aéreo, Subsecretaría de Aviación Civil y el Sector Aéreo de Madrid, serían sus últimos destinos llegada la hora del retiro como poseedor de la Medalla Militar ascendió a general de brigada.

Había cumplido; y si no llegó a mas, fue sin duda por la diplomatura de E.M. que para un estudioso e inteligente como él, hubiera sido "coser y cantar" y "alguien" se ocupó de vetársela. Así y todo, "El Tato" no perdió su simpatía, y su fallecimiento en Avila, el 16 de diciembre de 1987, colmó de tristeza no ya a su esposa la marquesa de Ulagares y sus tres hijos, sino a sus muchísimos amigos.

Hace 90 años
Concurso

Valencia 4 agosto 1922

Ante numerosísimo y entusiasmado público, en la playa de Malvarrosa se han celebrado las distintas pruebas del Concurso de Aviación.

En la de acrobacia individual, tomaron parte los pilotos Vicente Roa, Pedro González Díaz y Felipe Díaz Sandino con "Bristol F2B"; Carmelo Las Morenas, José Rodríguez y Díaz de Lecea con "Martinsyde"; Francisco Bustamente, Alejandro Gómez Spencer y César Herraiz con "Spad". Todos realizaron verdaderas proezas sorprendiendo con sus evoluciones de verdadero riesgo y sobresaliendo por su arrojo, Lecea, quien hizo maniobras inverosímiles que el público premió con grandes ovaciones. Al aterrizar, protagonizó un susto; ya que al meter el tren en una de las acequias que atraviesan el campo, capotó quedando debajo del aparato. La alarma fue grande pero cuando salió ileso recibió una nueva y estruendosa ovación

Tras la deliberación del jurado los primeros puestos correspondieron a los capitanes Las Morenas, Roa, Herraiz, y suboficial Iglesias.

Precedida de la suelta de 500 palomas mensajeras en dirección a Barcelona, se disputó la prueba de altura, con premios de 5.000, 3.000 y 1.500 pesetas. Consistente en alcanzar 8.000 metros en el plazo de tres horas, habrían de tomar parte los capitanes Las Morenas con "Martinsyde"; Gómez Spencer, Díaz Sandino y Roa con "Bristol"; capitán Herraiz y teniente Bustamente con "Spad" y suboficial Iglesias con "SWA".

Herraiz no pudo actuar por hallarse enfermo y por distintas averías renunciaron Roa y Bustamante. A poco de elevarse Iglesias, hubo de aterrizar por no funcionar el barógrafo registrador; tampoco le acompañó la suerte a Sandino, de quien, a las tres horas, de su salida se carecía de noticias; la tardanza en el regreso causó gran ansiedad, y ya anochecido, se encendieron hogueras en la playa por si pudieran servirle de ayuda. Al fin, pudo notificar que se encontraba sano y salvo, tras aterrizar en la playa castellonense de El Pinar.

Gómez Spencer alcanzó los 8.000 m de altura y fue muy aplaudido al aterrizar. Pero el vencedor absoluto fue Las Morenas (foto) quien ascendiendo hasta los 8.500 metros, batió el récord de España. Pese al gabán de pieles con que se abrigaba, manifestó que "había sentido un intensísimo frío que le entumecía las manos y que hubo momentos en que la atmósfera era irrespirable".

Mientras se efectuaban estas pruebas Lecea y Bustamante realizaron espectaculares trabajos acrobáticos como el columpio, la barrena y el rizo. Premio a su destreza ambos escucharon justos aplausos

Hace 50 años
Exhibición

Talavera la Real 20 agosto 1962

Con verdadero interés –y asombro para muchos– se ha seguido en la Escuela de Reactores, la interesante demostración de un "Saeta" del Grupo de Experimentación en Vuelo, pilotado por el comandante Miguel Entrena Klett. Si no sustituir–se decía– quizás podía complementar al T-33.

En la foto, uno de los "Saetas" de preserie que actualmente se están evaluando en Torrejón.

Por último, ayer tuvo lugar la prueba de velocidad en hidroaviones. Situados estos en la dársena inmediata, recorrieron 500 km hasta Los Alcázares y regreso. Con sendos Savoia 16bis participaron en la misma los capitanes Manzanoque, Franco y White que invirtieron 3,05; 3,12 y 3,21 horas respectivamente

Hace 90 años
Honores

Melilla 27 agosto 1922

En la operación realizada ayer sobre Arib de Midar, tomaron parte 33 aeroplanos. Uno de ellos, pilotado por el capitán Moreno Miró con el teniente de Caballería Ramón de Ciria, en función de observador. Este, en el momento que se había incorporado para observar el campo, fue fatalmente alcanzado por los disparos del enemigo. Uno atravesó su asiento, y otro le alcanzó en el muslo perforándole la femoral. Advertido el piloto de la intensa hemorragia que padecía, tomó tierra en el campamento de Dar Drius y en vista de la gravedad, fue evacuado al hospital de Melilla donde falleció a las pocas horas.

Esta tarde, ante un público numerosísimo y emocionado, se ha celebrado su entierro. Presidieron el cortejo los generales Ardanáz y García Aldave, el comandante del "Dédalo", el coronel Soriano y un hermano del finado. El féretro iba envuelto en la bandera nacional llevando las cintas sus compañeros. Varios aparatos han sobrevolado la ciudad, los cuales al recibir tierra el cadáver, formaron una cruz e hicieron descargas con sus ametralladoras, en homenaje al primer aviador muerto en acción de guerra.

Según hemos podido saber, el Havilland "Rolls" en el que resultó mortalmente herido, ha sido bautizado con su nombre.

Hace 85 años
Rapidez

Burgos 22 julio 1927

A las cinco menos cuarto de esta tarde salió del aeródromo de Gamonal con dirección Madrid un aeroplano pilotado por el el capitán Bellod, llevando como observador a un teniente. Realizó el viaje en una hora cuarenta y cinco minutos, regresando sin novedad a las nueve y media de la noche . Se trata de una prueba de viaje rápido.

FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS

FiO DiGEST

MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

CABINAS DE AVIONES

Autor: Juan Antonio García Ruiz

CABINAS DE AVIONES

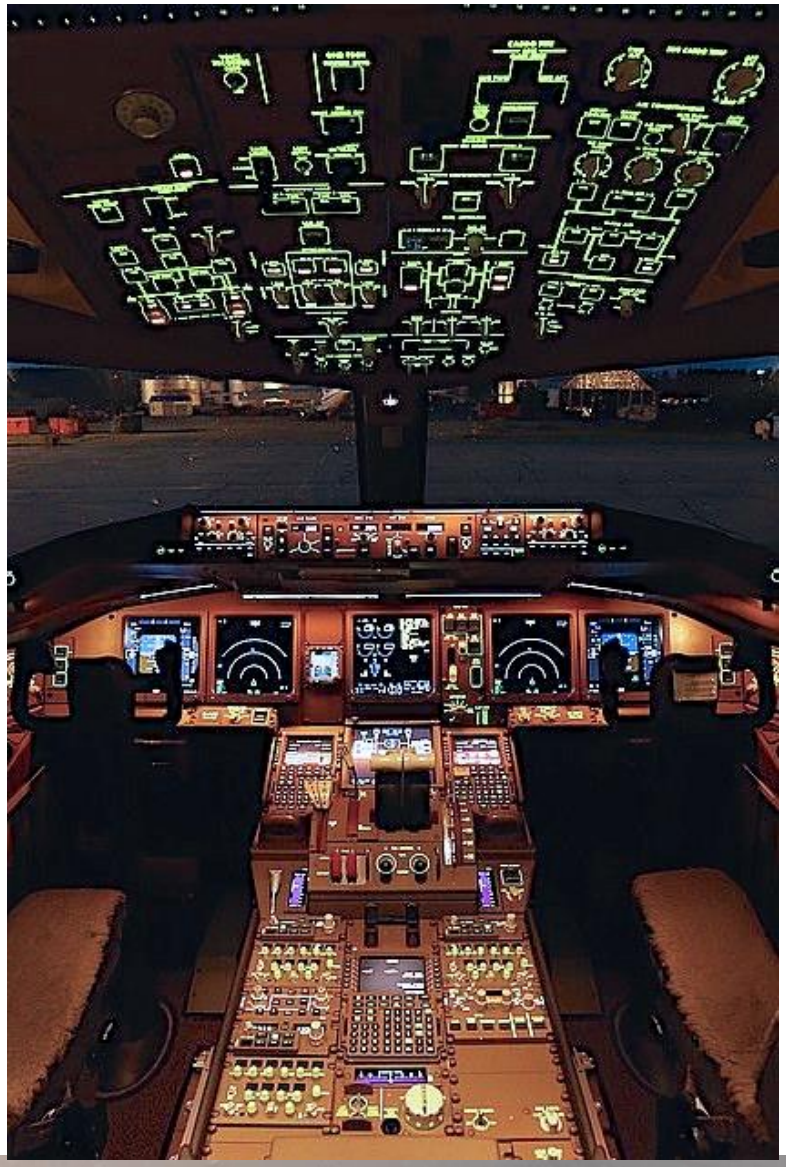
FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS

FIO DIGEST

MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

CABINAS DE AVIONES

Autor: Juan Antonio García Ruiz



Boeing B-777-300

FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS

FIO DIGEST

MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

CABINAS DE AVIONES

Autor: Juan Antonio García Ruiz

Boeing B-787-300

FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS

FiO DiGEST

MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

CABINAS DE AVIONES

Autor: Juan Antonio García Ruiz

Convair CV-440 ¨Metropolitan¨

FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS

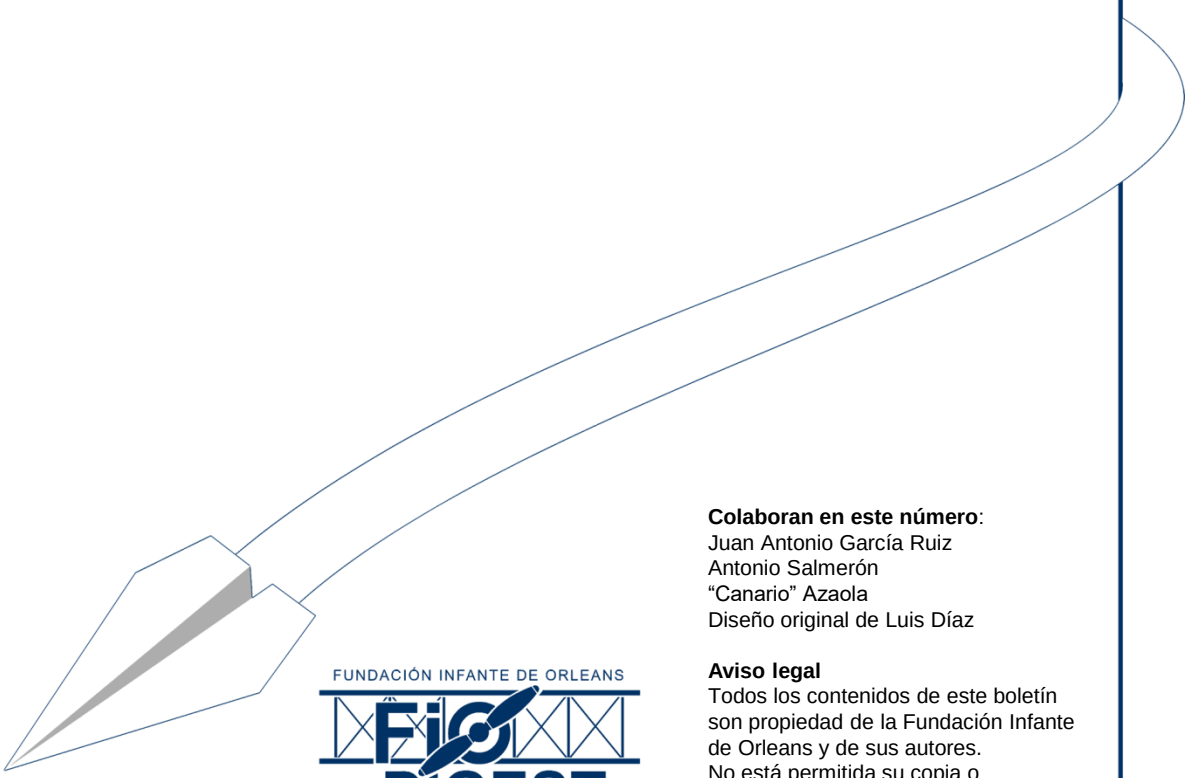
FiO DiGEST

MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

CABINAS DE AVIONES

Autor: Juan Antonio García Ruiz

Douglas DC-3



Colaboran en este número:
Juan Antonio García Ruiz
Antonio Salmerón
“Canario” Azaola
Diseño original de Luis Díaz

Aviso legal
Todos los contenidos de este boletín son propiedad de la Fundación Infante de Orleans y de sus autores.
No está permitida su copia o utilización sin autorización expresa.