FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS

FIO DIGEST

MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

Número
142
Noviembre 2024

Noticias FIO

Los miembros del equipo de pilotos voluntarios y mecánicos se reúnen en torno a nuestro presidente, que toma el micro para decir unas palabras en memoria de las víctimas y de los miles de afectados por las riadas. **A ellos va a estar dedicado el vuelo de hoy**.

La FIO ha decidido donar, a través de la Fundación SEPLA Ayuda, el 50% de los beneficios obtenidos con las ventas de todos nuestros productos en la demostración. A esto se va a unir la donación del 100% de lo ingresado por la venta de unas litografías históricas que ha traído uno de nuestros pilotos, y también el 100% de lo obtenido con los ejemplares que se adquieran del libro “Aviadoras: la edad dorada”, que acabarán siendo todos los que había en existencias. Lo de elegir a SEPLA Ayuda no es casual, y es que IIBERIA y VUELING se han comprometido a aportar cada una el doble de lo que se recaude, lo que va a multiplicar el valor de nuestra pequeña ofrenda.

Noticias FIO

Shery

Aeronca participa en la demostración FIO por vez primera.

Foto Original © Pac

Noticias FIO

El esperado debut de la wingwalker Ainhoa Sánchez en la demostración

Formación ALFA

Foto Original © Paco Rivas, 2024

Foto Original © Paco Rivas, 2024

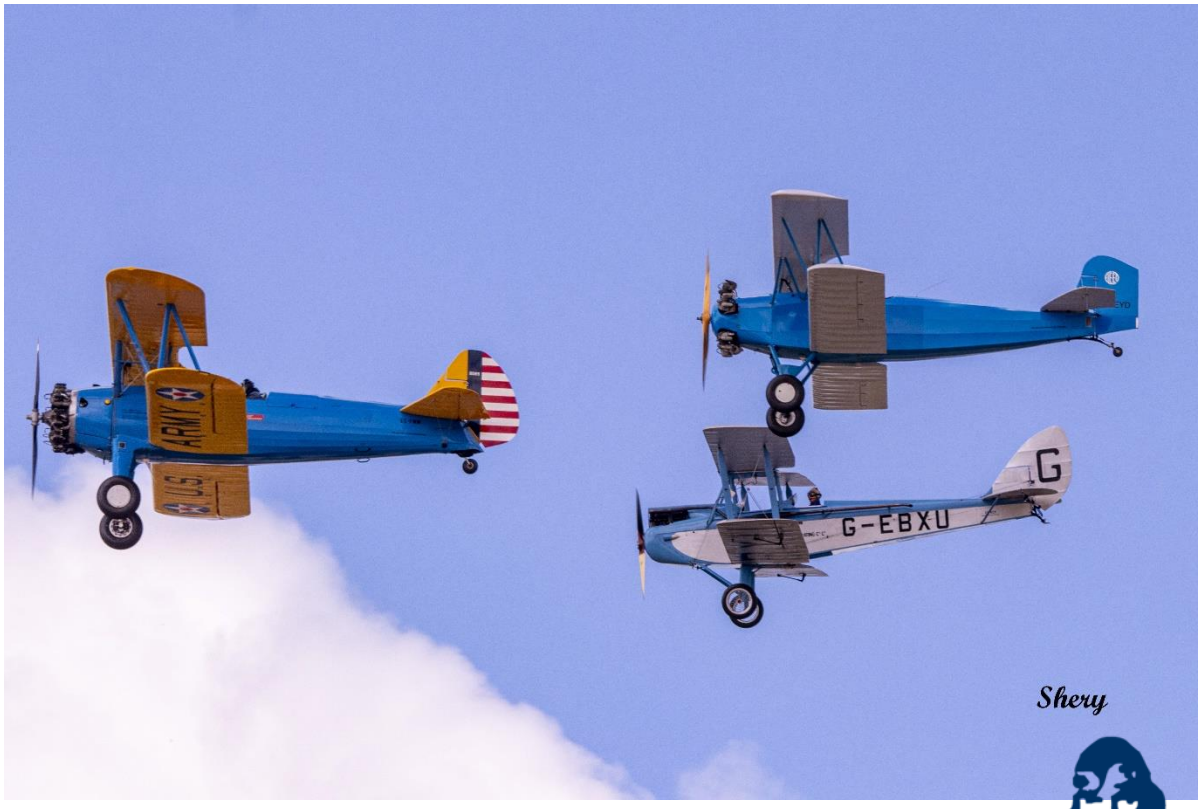
Foto Original © Paco Rivas, 2024

Foto Original © Paco Rivas, 2024

Noticias FIO

Formación BRAVO

Foto Original © Paco Rivas, 2024



Shery

Noticias FIO

Foto Original © Paco Rivas, 2024

Formación DELTA

Foto Original © Paco Rivas, 2024

Formación ECO

Foto Original © Paco Rivas, 2024

Shery

El Largo viaje a Getafe

Corregimos errores en los pies de foto publicadas en el anterior FioDigest nº 141

El arquitecto Miguel Valle, autor del proyecto del museo (a la izquierda en la foto) y Carlos Lamela, arquitecto asesor de la FIO, hacen la presentación delante de la maqueta a escala.

De izquierda a derecha, Carlos Lamela (arquitecto asesor de la FIO), Miguel Valle, arquitecto y autor del proyecto del museo FIO en Getafe, Carlos Valle Presidente de la FIO y Alberto Ballarín arquitecto asesor de la FIO

Noticias FIO

Correos ha decidido crear un nuevo sello con la imagen de un avión de la FIO.

En 2024 fue el turno del Polikarpov I-16 Rata/Mosca

Para 2025 se ha elegido el DE HAVILLAND DH-60 MOTH, el decano de ”La colección” que cumplirá 100 años.

La presentación tendrá lugar en las primeras demostraciones del próximo año

Noticias FIO

El jurado compuesto por el *Director del Museo del Aire y del Espacio Coronel D. Félix Manjón Martín.*, *Secretario General del Servicio Histórico y Cultural del E.A. Coronel D. Juan Martínez Ramos.* y *Vicepresidente de la Junta Directiva de A.A.M.A. D. Francisco Maraver Bravo de Laguna* han seleccionado como ganador de este premio a la **FUNDACION INFANTE DE ORLEANS** por el esfuerzo realizado, durante su larga trayectoria de casi 4 décadas, en la recuperación y preservación en vuelo de aeronaves que forman parte del patrimonio histórico aeronáutico español. y su labor perpetua a la memoria de la aeronáutica española, no solo por la labor de mantenimiento en vuelo de aeronaves con un marcado valor histórico, sino por la excelente labor de divulgación de nuestra historia que realizan mediante su exposición y exhibiciones.

Premio MARTIN PORTA 2024 a la recuperación y preservación del Patrimonio Aeronáutico. 4ª ed.

El presidente de la FIO, Carlos Valle, recoge el premio.

Noticias FIO

¡Un regalo especial para nuestros socios!

SER SOCIO TIENE SUS VENTAJAS, Y LA TIENDA OFICIAL DE LA FIO QUIERE AGRADECÉROSLO CON UN DETALLE ESPECIAL. ESTE AÑO OBSEQUIAMOS EL CALENDARIO OFICIAL DE LA FIO 2025.

¡Oferta limitada a un calendario por socio!

Puedes recoger tu calendario en nuestras oficinas de La Fundación gratuitamente, o si lo prefieres, te lo enviamos a casa **(gastos de envío no incluidos)**.

*Promoción válida hasta el 15 de Diciembre.

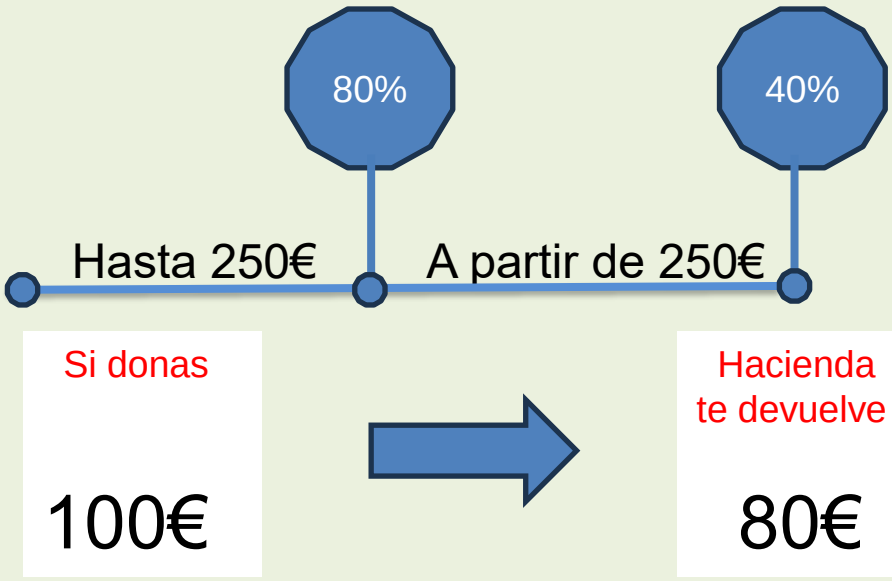
¡Gracias por mantenerlos en vuelo!

PINCHA AQUÍ

¡BIENVENIDOS A LA TIENDA OFICIAL DE LA FIO! Aquí encontraras la esencia de los diseños más originales y exclusivos de nuestra colección. Aquí encontraras una gran cantidad de productos originales.
Adquiriendo productos de la FIO, ayudarás a conservar el patrimonio Histórico y Aeronáutico Español.

TRUCO & TRUFA
Recursos de Marketing

¿Cuánto desgravan mis donativos?



Para personas físicas se eleva de 150€ a 250€ la base sobre la que se puede deducir el **80% de la donación en el IRPF.**

Si se superan los 250€, con la cantidad restante del donativo habrá un **40% de deducción en lugar del 35%.**

Y, por último, si en los dos años anteriores ha donado a la FIO al menos cantidades por el mismo importe, **la desgravación aumenta al 45%.**

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

Día a día del C. R. M.

Restauración de T6 DUM

Día a día del C. R. M.

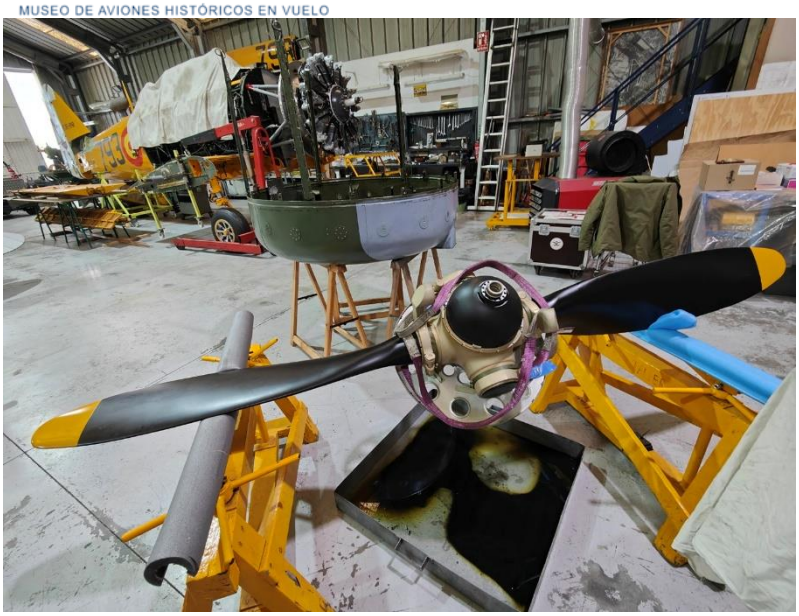
Revisión anual de la MOTH

FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS
FiO DiGEST
MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

Día a día del C. R. M.

Revisión Polikarpov “Mosca”

Día a día del C. R. M.



Revisión Polikarpov “Mosca”

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

Día a día del C. R. M.

Revisión anual Bücker Jungmeister

Recordando….

Los tiempos heroicos del
Schulgleiter SG-38 en Somosierra, Llanes, etc.

Noticias FIO

WILLI POLTE, piloto volando para IBERIA

Piloto de bombarderos bimotores en la1ª Guerra Mundial.

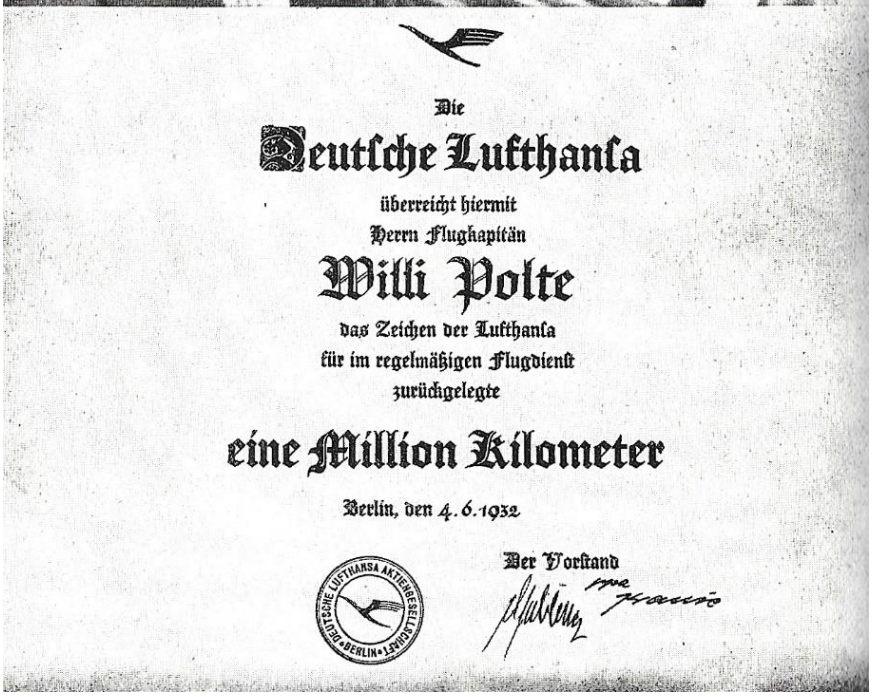
En 1919 voló para la compañía Deutscher Luft Reederei, realizando vuelos secretos desde Alemania a Ucrania con el propósito de prestar ayuda económica al movimiento contrarevolucionario "Petljura".

Durante 1922 voló para DERULUFT a Rusia hasta que en 1924 los soviéticos le vetaron por sospechoso de espionaje

El 15 de abril de 1925, con Deutscher Aero Lloyd, realizó el primer vuelo de un avión comercial sobre los Alpes centrales, de Berlín a Milán vía Munich en un DornierKomet III.

Estas compañías fueron parte de las que se integraron con otras para fundar Deutsche Lufthansa en enero de 1926

Lufthansa preparó un Junkers G-24 para vuelo instrumental. En 1927, Willy Polte, bajo la dirección de von Gablenz introdujo el vuelo instrumental de manera voluntaria y a partir de 1929 la calificación instrumental fue obligatoria.

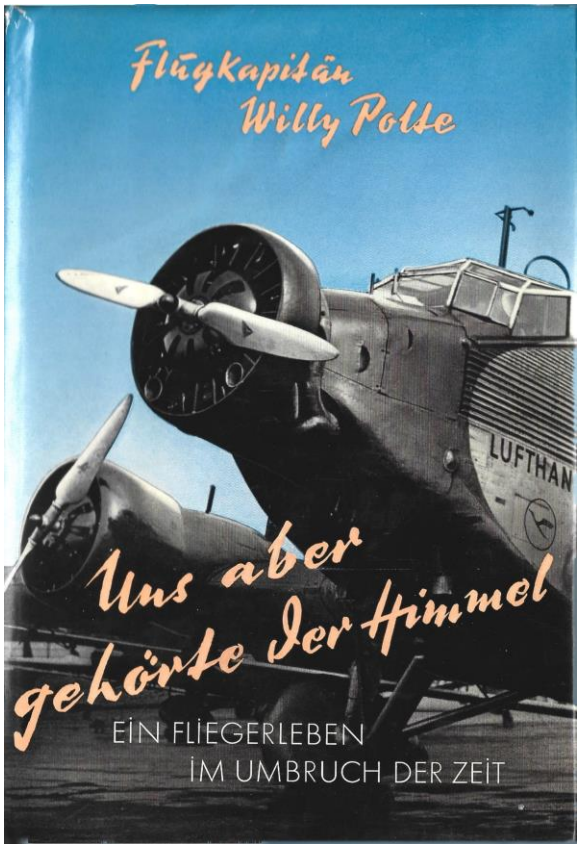


Die
Deutsche Lufthansa
überreicht hiermit
Herrn Flugkapitän
Willi Polte
das Zeichen der Lufthansa
für im regelmäßigen Flugdienst
zurückgelegte
eine Million Kilometer
Berlin, den 4.6.1932
Der Vorstand

A continuación, transcribimos el capítulo **“Los primeros pilares del puente atlántico”** del libro “**UNS ABER GEHÖRTE DER HIMMEL**” en el que Polte narra su relación con Iberia.

LOS PRIMEROS PILARES DEL PUENTE ATLANTICO

Traducido del alemán por José María Valles



Portada del libro en el que Willi Polte narra su relación con Iberia

Mientras la compañía llevaba a cabo conexiones más rápidas y frecuentes entre las ciudades más comerciales y dinámicas de Alemania, así como a su vez ampliaba su red en Europa hacia otros destinos de interés, concibió Deutsche Lufthansa, con vistas a la ampliación del negocio del transporte aéreo, una novedosa iniciativa: la determinación de las grandes rutas aéreas a un nivel mundial.

El primer objetivo sería la ruta del Atlántico Sur y Lufthansa construyo un puente. Un pilar de este puente estaba en Brasil: la empresa Germano-Brasileña Cóndor fue el resultado de la unión de Lufthansa con empresas del transporte locales. La isla de Fernando de Noroña se configuro como el siguiente pilar en este Puente del Atlántico. Otro pilar era Marsella. Punto limite al sur de la red europea de Lufthansa. Entre ambos pilares esta la Península Ibérica y el Atlántico. Las siguientes etapas serian España y las Islas Canarias. Allí se establecerán paso a paso los nuevos puntos de apoyo.

Para la Península Ibérica, que por entonces cuenta con un pequeño servicio aéreo operado con los pequeños Junkers y prácticamente sin transporte aéreo regular, sería la primera ocasión de sumarse, aún en fecha tardía, al negocio del transporte aéreo mundial.

Bajo la dirección de Von Winterfeld, Lufthansa envió una delegación a Madrid cuya tarea seria la preparación de las negociaciones para la creación de la primera empresa hispano-alemana de transporte aéreo.

Tras un exitoso comienzo, sin embargo, los futuros socios españoles no terminaban de decidirse. Las negociaciones se prolongaban en el tiempo. En Madrid había una expectación, a la vista de la atmósfera creada en torno a cómo se superarían las dificultades inherentes de sobrevolar un país tan montañoso. Debido a ello se producen falsas expectativas en torno a un futuro tráfico aéreo y por ello no son vistos dichos planes con la suficiente objetividad.

Tras sucesivas negociaciones se llega finalmente a un compromiso por ambas partes. Antes de que los españoles estén preparados para la redacción del contrato, y con ello dar la concesión a la futura empresa de transporte aéreo hispano-alemana han de cumplimentarse una serie de requisitos.

Colaboraciones

WILLI POLTE, piloto volando para IBERIA

Entre estos figura uno, según el cual habrán de realizarse cinco vuelos de prueba en el trayecto previsto que operara la nueva compañía, que será entre Barcelona y Madrid.

De la realización de estos cinco vuelos sin ningún tipo de problemas y dentro de unos tiempos de vuelo prescritos dependerá la futura relación empresarial.

En noviembre de 1927 se especifica en el contrato la realización de estos cinco vuelos de prueba entre Barcelona y Madrid con mi trimotor Rohrbach-Roland D-999. Para entonces había suficientes tareas, tanto para planificadores como para pilotos, para preparar la nueva ruta.

Cuando despego de Tempelhof, tuve la certeza de que se me había encomendado la tarea de mayor calado que hasta entonces había hecho. Mucho estaba en juego con la tarea encomendada. Se trataba de construir el comienzo del salto sobre el Océano.

De nuevo corre la tierra bajo mis pies: Stuttgart, Ginebra, Marsella son las etapas intermedias. La noche de esta primera etapa la hacemos en Marsella. Al día siguiente despego desde el campo de Merignane. Sobrevolamos una amplia zona de marisma con numerosos lagos. Una gran bandada de flamencos asciende hacia nosotros, pero el Roland es más rápido. Sobrevolamos Arles, la vieja ciudad romana y por nuestra izquierda corre el Mediterráneo, brillante en un azul profundo. En Perpignan alcanzamos los Pirineos. Estamos en España. Paisajes salvajes y románticos, profundos y estrechos lechos de torrentes y largos cordales. Y allí está Barcelona, la gran ciudad catalana, con el trazado rectilíneo de sus calles, sus grandes avenidas con palmeras que ofrece una vista inigualable. En la lejanía se ve como lo que parece una impresionante fortaleza: el macizo de Montserrat.

Con un suave planeo descendemos al aeropuerto del Prat de Llobregat, reconocible por algunos cobertizos de madera y la gran explanada.

Pocas horas más tarde estoy en la plaza de Cataluña, entre el torbellino de innumerables palomas blancas, frente al hotel Colon. Ante mi rompe la vida del sur, y riqueza, belleza y vicio pasan visiblemente ligados unos con otros entre sí.

Al día siguiente, en el trayecto de vuelta al Prat, pasamos a lo largo de fábricas y almacenes, junto a los que se levantan montañas de desperdicios. Entre estas se mueven hombres que viven en chabolas y agujeros. Veo también niños que buscan entre la basura algo para comer.

Sobre las 7:30 de la mañana, los motores rugen de nuevo. Salimos para Madrid. Hacia la derecha se yerguen cadenas montañosas. Una neblina azulada cubre su relieve. Bajo nosotros corren tierras amarillas y pardas. Los muros grises de conventos barrocos e iglesias, los planos tejados de pequeños pueblos quedan encajados abajo entre el terreno. Continuamos nuestro vuelo sobre zonas rocosas, desnudas, allí donde los españoles, en la era de los conquistadores talaron todos los bosques para construir su gran Armada. Tras de nosotros queda Aragón y sus ricas tierras a orillas del Ebro. Zaragoza desaparece por el lado de estribor, en la distancia.

Colaboraciones

WILLI POLTE, piloto volando para IBERIA

Volamos ahora sobre el extremo oriental del sistema montañoso que separa castilla y aquí experimenta el aviador por primera vez el desagradable comportamiento de la atmósfera: las turbulencias y los vientos térmicos. La cola del avión se levanta y la maquina cae. Involuntariamente me surge la pregunta: ¿Cómo será esto con mal tiempo, como será en invierno, en diciembre o enero, con tormentas de nieve, lluvia o mala visibilidad?

La respuesta es simple: o superamos las adversidades o la aviación no será jamás un medio de transporte. No se debe hacer ningún descanso.

El altímetro marca nueve mil. Las térmicas forman columnas de nubes y bañado por el sol emerge Madrid con sus cúpulas, torres y palacios.

Busco el campo de aterrizaje- un vistazo a la carta… ahí está Carabanchel. Como Campo de Aterrizaje no está aún representado en la carta. Tengo que virar hacia el sudoeste…Madrid queda atrás, sobrevolamos el Manzanares y seguimos las bandas amarillentas de una calle hasta que por la izquierda emergen en par de naves industriales. En ellas está escrito con letras blancas – LORING - AVIONES. Se trata de Carabanchel Alto, el campo en el que debo aterrizar.

Viramos para aproarnos cara al viento, planeamos y rodamos por una superficie irregular en dirección a dos pequeños hangares de madera y un pequeño pero encantador edificio aeroportuario. Hoy es domingo. Hemos llegado demasiado temprano y nadie nos está esperando aún. Tan solo encuentro a un hombre, un mecánico español que enseguida da el aviso de nuestra llegada.

Rohrbach Roland sobrevuela Madrid en 1927

Colaboraciones

WILLI POLTE, piloto volando para IBERIA

Cuando llega von Winterfeld acompañado de algunos caballeros de la compañía, apenas puede creer que hayamos llegado con tanta antelación al horario previsto. Todos mueven la cabeza en señal de incredulidad, y les parece increíble que hayamos hecho el trayecto de 500 Kilómetros en apenas tres horas. Este vuelo ha causado sensación aún sin yo proponérmelo. Los diarios lo recogen en sus columnas y este primer trayecto, realizado en un tiempo récord está en todas las conversaciones de la metrópoli.

El 9 de diciembre de 1927 se cierra el acuerdo de Tráfico Aéreo entre el Reich Alemán y el Reino de España. Nosotros respiramos con alivio. Los vuelos de prueba pueden comenzar.

Al día siguiente debo estar a las 12 horas en Carabanchel. von Winterfeld me previene: “Fuera va a tener lugar una ceremonia. El rey junto con su comitiva tomara parte en ella y una alta jerarquía eclesiástica bendecirá su avión. Son las costumbres del lugar. Un avión de transporte es en España aún un milagro y un milagro sin consagrar no es un auténtico milagro”.

Estaba expectante por ver como seria la ceremonia. Algunos coches van llegando y, por último, aparece el rey acompañado por un pequeño sequito.

Alto y delgado, Alfonso XIII desciende de su limusina. Saluda en todas direcciones y examina interesado nuestro avión. Luego se dirige a su jefe de palacio quien, por indicación del rey seria el director de la futura compañía, e intercambian algunas palabras.

Colaboraciones

WILLI POLTE, piloto volando para IBERIA

Mientras llega la jerarquía eclesiástica, el rey aprovecha el tiempo para visitar el avión. Subimos al puesto de pilotaje y le comento las características técnicas y peculiaridades del aparato. Con la instrumentación parece sinceramente impresionado. Como aviador experimentado se sienta en el puesto del piloto y gesticula y ríe a su sequito. En sus ojos se adivina un brillo como si quisiera afirmar: “aquí quisiera yo ser el rey”.

Luego me mira, guarda silencio unos instantes y dice con convicción: “le deseo de todo corazón el éxito en su vuelo. Su tarea no será fácil. Presta usted un gran servicio a mi país””. Acto seguido me estrechó la mano y regreso con su sequito. Alfonso XIII no tuvo una vida fácil, ni en sus obligaciones como gobernante, ni en su vida privada. El monarca español estaba casado con una de sus primas, la princesa Victoria Eugenia de Battenberg, una de las sobrinas de la vieja reina británica Victoria. Ella trajo a la casa real española la terrible enfermedad sanguínea de la hemofilia. Su hijo primogénito, Gonzalo, heredaría esta enfermedad. Alfonso XIII moriría en Roma, como exiliado, diez años más tarde de nuestro encuentro en España.

Al poco de mi encuentro con el rey, hacen su aparición dos coches descubiertos con las insignias del arzobispado. Asistentes vestidos de negro preparan la ceremonia y, en silencio, comienzan a descargar ambos coches. Luego se hace un ceremonioso silencio. Sobre la mesa, que han colocado bajo el plano del avión, está todo lo necesario para proceder a la bendición. Objetos litúrgicos y casullas están preparados junto con recipientes dorados, un crucifijo y una imagen de la Virgen.

Cabina de pasaje del Rohrbach Roland

Colaboraciones

WILLI POLTE, piloto volando para IBERIA

Lentamente, encabezada por el obispo, se acerca la comitiva de sacerdotes. Bajo la luz del sol relucen la seda y el oro de los ornamentos. Con la comitiva se esparce el olor que el incensario de oro, en su movimiento oscilante va extendiendo por el lugar. La comitiva camina sobre la alfombra azul, dispuesta para tal fin, hacia la mesa que hace las veces de altar. Se dice el “ite missa” y el obispo coge un pequeño objeto de oro y lo sumerge en el recipiente del agua bendita. Entre las oraciones de la mayoría de los presentes, se bendice el avión siguiendo el ritual prescrito.

Tras la conclusión del acto, von Winterfeld le pregunta con un gesto al rey si desea dar un vuelo sobre Madrid. Alfonso asiente, pero se vuelve hacia su séquito. Después nos mira de nuevo y encogiéndose de hombros nos responde “mis acompañantes no me lo permiten”

Tras la bendición en Madrid nos llegó la ayuda del rey para apoyar nuestro trabajo, aunque por desgracia no estaba en su poder el apartar o evitar las numerosas dificultades con las que tuvimos que luchar. Sobre todo, se echaba en falta un servicio de meteorología fiable, así como la falta de cartas y mapas.

Nuestro optimismo inicial ante las previsiones del tiempo crece. El sol que calienta este día de invierno parece que durará, cosa que en las regiones del sur del país es casi la norma. Sin embargo, aparecen de pronto, desde el norte y el este nubes espesas y amenazadoras que traen lluvia, granizo y ventisca de nieve. Pronto, sin embargo, dominan de nuevo los rayos del sol. Debemos aprender de estos contrastes del invierno de España con el fin de obtener nuevos conocimientos, resolver problemas técnicos y avanzar en la investigación del aire para así acercarnos más a nuestra meta. Esto, sin embargo, no nos hace vacilar.

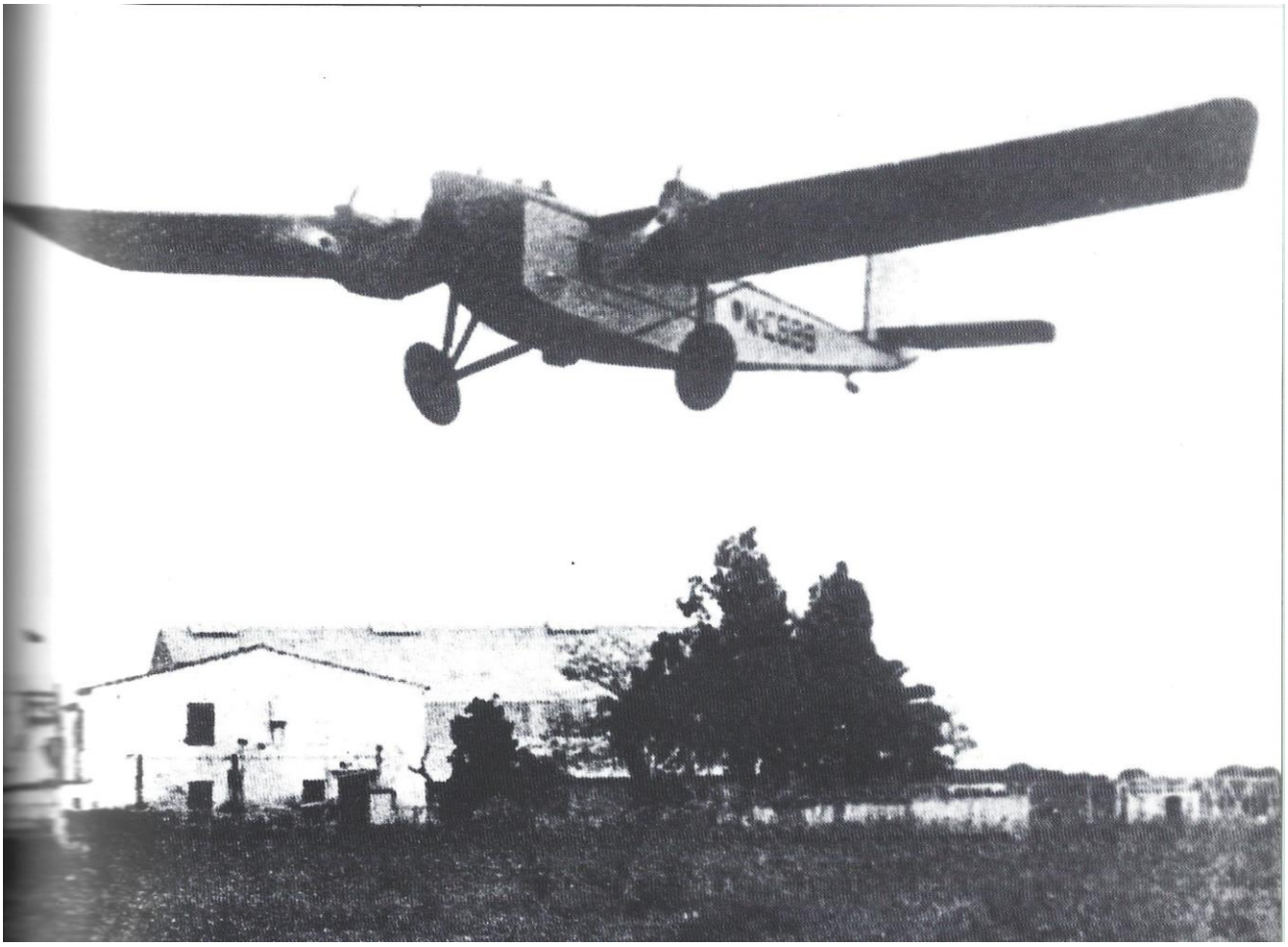
Así pues, nos ponemos en marcha un soleado día de diciembre para hacer el primer vuelo de pruebas entre Madrid y Barcelona.

Como una campana de azul aguamarina, así luce el cielo de Madrid. La visibilidad es clara como el cristal. En la distancia aparecen altas torres de cúmulos que, lentamente, van creciendo y que parecen cruzarse en nuestro trayecto. ¿Podré adelantarme a ellos? No me auguran nada bueno. Decido rápidamente no seguir la vía del tren, sino que pongo rumbo directo a Barcelona, hacia las montañas.

Lentamente vamos ganando altura y con el constante rumor de los motores de mi Roland sobrevolamos mesetas suaves y montañas. Al noreste se eleva la muralla de granito de la sierra de Guadarrama. Es la frontera divisoria de Castilla y nosotros volamos hacia ella. Atrás queda Guadalajara, la ciudad medieval a orillas del río Henares, rodeada de campos de color marrón-rojizos. De las montañas que se yerguen frente a nosotros brotan nubes que crecen y cruzan nuestro rumbo. Las cumbres más altas están nevadas. Desde el noroeste el viento arrastra una amenazadora masa de nubes que, con seguridad, traen una ventisca que se cruzaran en mi camino. Se acercan sin atisbo de pausa. Me queda poco tiempo para decidirse sería posible pasar por debajo de las nubes sin destrozarnos contra las afiladas cretas de las montañas.

Colaboraciones

WILLI POLTE, piloto volando para IBERIA



El sol desaparece tras la cortina de nubes, que crecen cada vez más amenazadoras hasta tornarse en un muro azul oscuro, casi negro, frente a nosotros y cuyo fin no acertamos a divisar. Ahora con la nieve, ligera y suave que se pulveriza contra el parabrisas, ahora golpean pequeñas bolas de granizo contra la superficie metálica del avión. No debo perder e vista el suelo. En segundos puede ocultarse entre las nubes las montañas de piedras. Debo evitar las imponentes laderas. Tengo que virar al norte. Allí están los valles. Allí está el ferrocarril.

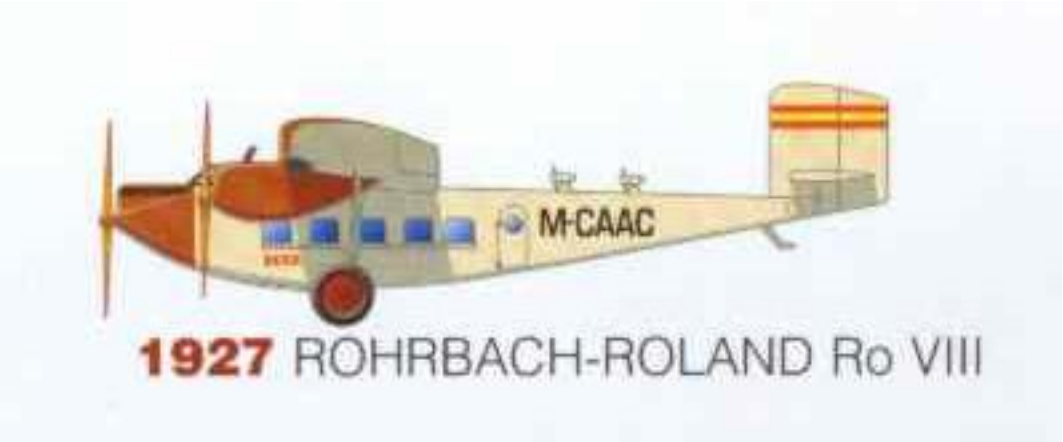
Impulsado por la primera racha turbulenta, consigo evitar las montañas y seguir volando rumbo al norte. Inmediatamente surge ante mí un valle por el que corre la vía del ferrocarril: dirección Zaragoza.

Desciendo mientras dejamos atrás nubes aisladas. Mientras somos zarandeaos por las rachas de viento, empeora la visibilidad. Seguimos perforando con nuestro avión los copos de nieve.

Colaboraciones

WILLI POLTE, piloto volando para IBERIA

Estamos rodeados de nubes grises que, pesadamente descansan en las montañas y envuelven las cumbres. Se aclara un poco y apenas se percibe el valle. Descendemos, hay que seguir el suelo. La vía férrea tuerce a un lado. Aun puedo ver la cinta negra que es el ferrocarril. Aun consigo seguir su pista a pesar de la nieve. Este representa mi única orientación. De pronto una sombra se levanta ante nosotros como un fantasma. Ante mi se levanta una enorme pared, esculpida con profundas grietas. De pronto, en la negrura distingo la salida del túnel. Paso casi rozando las paredes del desfiladero. Con los gases a tope comienzo a ascender frente a la pared de piedra. Metro a metro las rocas van quedando más abajo. La vista de la montaña es impresionante. El avión es zarandeado con violencia…seguimos subiendo más alto, cada vez más alto, por encima de las grotescas agujas y comienzan los picotazos de la ventisca.



Son minutos de miedo. Las nubes nos ocultan las montañas. ¿Habremos sobrepasado las crestas? ¿Nos amenazan nuevos peligros? Volamos cada vez más bajos en la masa de nubes. La sensación de vacío me desmoraliza, apenas tengo control sobre el avión. ¿Aguantara, subiendo hasta las cumbres más altas en esta zona, o nos haremos trizas contra una cresta? ¡Son minutos de máximo riesgo! El ensordecedor de rugido de los motores tranquiliza un poco los nervios. Funcionan perfectamente. Es hasta el momento su prueba más dura. La fuerte ascensión cesa. Por fin puedo respirar. Según el altímetro hemos alcanzado una altura segura. Siempre envueltos por las nubes grises, intento con sumo cuidado tomar por la brújula el rumbo a Barcelona.

De pronto, de forma totalmente inesperada se aclara el cielo. Sobre nosotros aparece la bóveda azul. Ahora sobre las nubes tomo el nuevo rumbo. Bajo nosotros, blanco como la nieve, continúa el mar de nubes. Por fin, ya hemos perdido veinte minutos, se abre la capa de nubes. Poco a poco me oriento de nuevo. Por fin estoy en el rumbo correcto.

El Prat de Llobregat aparece frente a nosotros. Sin instrumentos para el vuelo sin visibilidad, sin comunicación por radio. Mi amigo Hein tenía un aspecto horrible. Cuan fácil le hubiera sido no acompañarme. De esto soy consciente tras el informe de mi operador de radio. Comenta que hemos volado a ciegas tan cerca de las paredes de piedra que hemos perdido la antena de arrastre.

Colaboraciones

WILLI POLTE, piloto volando para IBERIA

No nos podemos quejar de haber tenido un vuelo aburrido y sin emociones. Lo aceptamos con agrado por la experiencia que nos ha reportado.

Tranquilamente echamos un vistazo al tiempo previsto para esta época. Nos reímos con el lacónico pronóstico: –variable- que nos ofrece la imprecisión de los inviernos españoles.

Tas revisar las dificultades y peligros, llega la hora para los primeros pilotos de transporte españoles de la compañía, para preparar su formación ya que en este tramo son totalmente inexpertos y así prepararse para sus tareas previstas.

Por su parte el consorcio que creara la futura compañía trabaja febrilmente con los últimos detalles sobre las condiciones del contrato. Tras nuestro cuarto vuelo de pruebas, la pregunta que nos hacemos todos los días es cuando se pondrá la última piedra en el proceso de fundación de esta empresa mixta hispano-alemana.

Un sábado por la tarde, comento con von Winterfeld los detalles de nuestro quinto y último vuelo de pruebas:

“Hemos ideado para este vuelo algo totalmente especial”, dice. “Llevaremos por primera vez pasajeros…”

¿Algo especial? - digo con una sonrisa.

“En serio, Herr Winterfeld, con ello ya había contado”.

“No es solo eso, sus pasajeros serán más importantes de lo que usted cree. Son personas de bastante importancia, de cuyo veredicto depende nuestro trabajo en un futuro. Debemos mostrar también con este vuelo la fiabilidad y seguridad conseguida por el transporte aéreo en todos los terrenos”.

“Eso lo doy por supuesto-” apostillo. “Corríjame si me equivoco, donde está la novedad de la que me habla”.

“Eso es lo que quiero aclararle. Tiene que conseguir hacer el trayecto Madrid-Barcelona en ambos sentidos y en el mismo día. Si somos capaces de hacerlo, habremos ganado”.

“En teoría” -añado, “Ese plan es una pepita de oro. Pero me temo que todo ese optimismo no nos va a servir de ayuda. Un vuelo de esa envergadura depende de muchos factores. Piense solamente por un momento en el pronóstico meteorológico. De los vientos provenientes desde el oeste. Nos lo pondrán muy difícil en el trayecto de vuelta, y aún hay más dificultades. Lo lamento de veras herr Winterfeld, pero solo cuando haya llegado a Barcelona podré saber si es posible el regreso en el mismo día”.

“¡Imposible!” – replica. “¡Totalmente imposible! en esta ocasión hay que llevarlo a cabo, de lo contrario este vuelo carecerá de sentido. Los aviadores no son profetas. Además, ¿qué puedo hacer? He prometido que podemos ir y volver en el mismo día”.

Colaboraciones

WILLI POLTE, piloto volando para IBERIA

“Pues ha sido muy irresponsable por su parte. Puede encontrase en un buen apuro y precisamente en España, donde una promesa conlleva la propia palabra de honor de uno”

“Ya lo sé, pero lo hecho, hecho esta y ahora no podemos quedar en ridículo”.

“Creo que lo mejor será, herr Winterfeld, que envié unas botellas de buen vino a esos caballeros y les explique que para llevar a buen término este viaje, la decisión final la tomará el piloto”.

“Procure tener presente todo lo que hay en juego y lo que significa este vuelo”

“Bien” –afirmo. “Si todo sale según lo previsto haré el vuelo de vuelta”.

A la mañana siguiente, poco antes del despegue de Madrid, ya están todos mis pasajeros sentados. von Winterfeld aparece en la cabina de vuelo.

“Bueno, ¿Cómo lo ve?”

“Complicado, complicado de veras para el vuelo de regreso” –respondo y le muestro la previsión meteorológica.

“No hace falta que me enseñe nada, ya lo veo. Va a caer un buen aguacero”.

“Si, y el viento en contra no es ninguna broma. La zona de mal tiempo que atravesaremos con nubes y chubascos pueden fastidiarnos la vuelta”.

“Ya veo” – comenta indeciso.

Despegamos por fin. El fuerte viento del oeste nos empuja rápidamente hacia nuestro objetivo. Aterrizamos el Rohland en Barcelona en tan solo dos horas y cuarenta minutos. Un tiempo de vuelo que nuestros pasajeros acogen con gran alegría. Yo por mi parte me siento escéptico. Sin sorpresas, el nuevo informe meteorológico confirma mis temores y convierte el vuelo de regreso en una temeridad.

Según el informe, la sierra esta casi envuelta en nubes. Un frente de mal tiempo, que se muestra con todos los fenómenos imaginables: lluvia, ventisca y nubes bajas, atravesará la meseta.

“¿Qué piensa hacer?” – pregunta von Winterfeld, imaginando la respuesta y añadiendo apresuradamente. “no me deje en la estacada, por favor ¡Inténtelo!”.

Pienso en cómo evitar el frente. Tendría que seguir la costa hasta Valencia y luego, en dirección oeste cruzar, la meseta hasta Madrid.

El rodeo consumirá todo el combustible a bordo y probablemente aterrizaremos en Madrid en una pista sin iluminar y realizando, prácticamente, un aterrizaje forzoso.

Anuncio: “señores, esta tarde estaremos de regreso en Madrid”. Mis pasajeros se muestran encantados, salvo von Winterfeld, que intuye lo difícil de mi decisión.

Colaboraciones

WILLI POLTE, piloto volando para IBERIA

A primeras horas de la tarde despegamos y sobrevolamos, apenas a cincuenta metros de altura, la Costa Brava en dirección sur. Por estribor se eleva la costa escarpada, debajo de nosotros rompen las olas contra las rocas. Aparecen a nuestra vista extrañas bahías e islas en el mar embravecido, lo que nos ofrece una vista cambiante del paisaje.

Cerca ya de Valencia, cambio el rumbo en dirección a Madrid. Las montañas forman un arco ascendente en torno a Valencia y la rodean como si fuera un muro de piedra. Tras las montañas continúa la llanura que va ascendiendo, suave, pero de forma continua, bajo nosotros. Está dividida en innumerables superficies pequeñas. Los naranjales perfilan la costa valenciana con su color verde. Lentamente dejo a mi Rohland ascender. Bajo nosotros corren, color de estaño, las montañas. Luego cruzamos dos cordales y tras ellos aparece la meseta, sembrada de pequeñas crestas y por sobre ella, el espeso mar de nubes. Inevitablemente sopla el viento de poniente que, con toda su furia, empuja las nubes contra nosotros.

Coloco la carta de navegación sobre las rodillas. La orientación resulta difícil. Intento por todos los medios calcular mi velocidad respecto del suelo, cuyo valor necesito urgentemente. Progresamos muy despacio. Mi preocupación aumenta en la misma medida en que el techo de nubes disminuye. El cielo se presenta cada vez más pesado y oscuro…y descarga la tormenta sobre nosotros. Lluvia, atronador, el chubasco golpea contra el parabrisas que semeja el redobla de un tambor.

Cada vez volamos más bajos, atravesamos el área de mal tiempo. Bamboleándonos, el avión sigue su camino. En la nuestra cabina abierta del avión, el frio se nos mete en los huesos. Los motores emiten su sordo rugido. Trabajan con su pesada carga. Lentamente comienza a oscurecer. Miramos a la débil luz de la meseta y buscamos, inquietos, algún punto de referencia.

Solo la brújula nos ayuda a seguir adelante. Cada vez con más frecuencia se suceden los aguaceros. En algún lugar, frente a nosotros, entre las nubes y el horizonte tiene que estar el río Manzanares. Un solo pensamiento nos domina. ¡Tenemos que encontrar el río!

Ahora es cuestión de minutos, en esta situación necesito a mi lado a mi experimentado mecánico de a bordo quien conoce perfectamente todas mis reacciones. Mi copiloto español le cede su puesto y Hänsgen se sienta a mi lado. Comenzamos a escudriñar el horizonte.

Cualquier depresión del terreno te puede conducir a un error. Ante nosotros o junto a nosotros tiene que estar el pequeño y profundo lecho del río.

El origen de mi preocupación está en los pasajeros, quienes me han confiado su vida y que ahora parece estar realmente en juego. ¿Por qué hemos despegado? Si al menos pudiéramos tener contacto por radio con Madrid, pero eso no es posible por el momento. Lucho contra mí mismo, y los nervios y los sentidos se tensan y agudizan al máximo. Mi mirada esta pegada al terreno, hacia delante, pero todo se va tornando cada vez más oscuro.

Colaboraciones

WILLI POLTE, piloto volando para IBERIA

Los motores cantan su canción acompasada y, mientras me centro en su sonido y busco en el terreno, ¡de pronto!, apenas perceptible distingo la tenue línea del Manzanares. En ese instante Hänsgen me golpea el brazo. Él también ha reconocido el estrecho río, cuyas sinuosas curvas en el valle nos dan por fin la seguridad de saber dónde estamos. Pese a la oscuridad, bajo el morro del avión hacia el valle del río y sigo el curso del Manzanares.

“Los motores devoran las ultimas gotas de gasolina” me grita Hänsgen al oído, pero está totalmente tranquilo. Agarro con más fuerza mi palanca de mando. En la oscuridad apenas se puede adivinar el río que nos debe conducir a Madrid. Nos quitamos las gafas de vuelo de la cara. La lluvia nos golpea en los ojos. Si no llegamos pronto a Madrid tendremos que realizar un aterrizaje forzoso.

El combustible se agota, ... pero encontrar un terreno adecuado que pueda emplearse para el aterrizaje es imposible con esta oscuridad. Las sombras arañan la superficie de mi avión en la oscuridad del cielo. A lo lejos brillan levemente un par de pequeños puntos. Hacia allá parece aclarase la oscuridad. La claridad se va agrandando y se percibe más cerca.

Ante nosotros emerge el mar de luces que es Madrid. Por un instante olvido mi preocupación por el aterrizaje de emergencia en la oscuridad. Sin embargo, tengo que buscar el campo de vuelo.

Brillan las torres de la ciudad y las avenidas lucen como largas filas de luces. Miramos el atareado ir y venir de la ciudad y de las calles mojadas surge un fulgor como si fuera fuego. ¡Parece una ciudad de cuento!

El Rohland vuela a baja altura sobre las filas de casas. Allí está la Estación del Norte, veo el puente sobre el Manzanares, reconozco las calles en las que, como anchas bandas brillan los faros de los automóviles.

Esta tiene que ser la calle que, a través de Carabanchel Alto nos conducirá al aeródromo. La seguimos. Veo las chispas que originan de los tranvías. ¡Gracias a Dios!, he acertado con la calle correcta. Lentamente dejamos atrás las luces de la ciudad. La oscuridad nos envuelve otra vez.

De nuevo me invade una sensación incomoda. Quizás, con este mal tiempo, no nos espere nadie –reflexiono. Los motores rugen monótonamente, pero ¿Por cuánto tiempo? Llevamos cinco horas treinta minutos de vuelo, y los depósitos deben estar totalmente vacíos. Es una sensación horrible; en cualquier instante podrían pararse los motores.

Meto al Roland en un viraje. Busco el aeródromo, pero no lo encuentro. Ninguna fogata, ni siquiera la más leve luz que nos guíe.

De pronto me asalta un terrible pensamiento. ¡No debo continuar! ¡Alto! hay que dar media vuelta. En las inmediaciones del campo de vuelo se encuentran las antenas, de más de cien metros de altura, pertenecientes a las instalaciones de las transmisiones militares. Estas podrían estar frente a nosotros, ahora, en este preciso instante.

Colaboraciones

WILLI POLTE, piloto volando para IBERIA

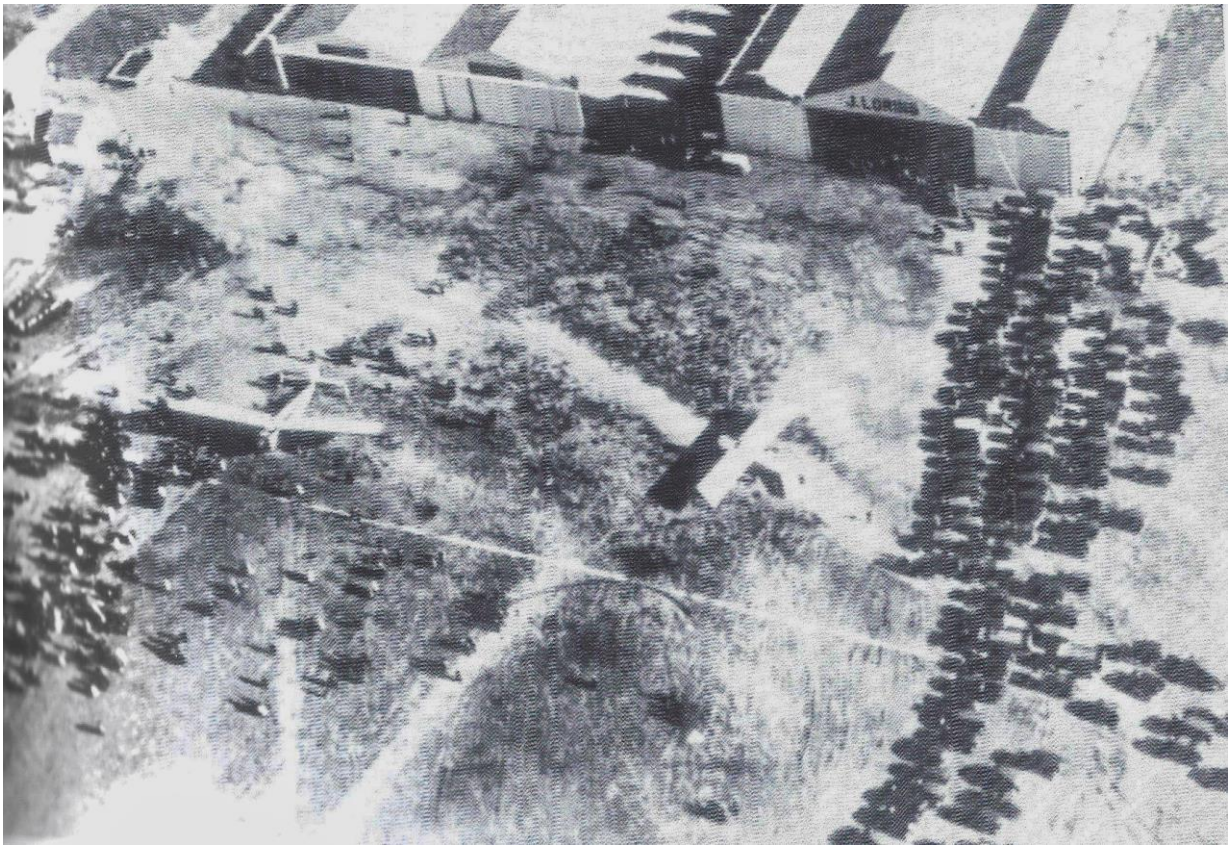
Doy media vuelta y me dirijo de nuevo a la ciudad. El resplandor rojizo en el cielo se va agrandando. Bajo nosotros aparece de nuevo el mar de luz.

Estamos por segunda vez sobre Madrid. Viro de nuevo al rumbo anterior. Apenas volamos a veinte metros de altura sobre los tejados. El rugido de los motores retumba contra las casas.

De nuevo nos sumergimos en el oscuro espacio donde debería estar el aeródromo.

“El combustible se acaba”- me grita Hänsgen al oído. Quiero dar media vuelta. De repente, con un sonido seco, la cabina de vuelo se sume en la oscuridad. “La corriente eléctrica ha fallado. “Cortocircuito” -me grita Hänsgen.

Concentrado en el exterior, escucho la marcha de los motores. Su bramido es regular, pero… ¿por cuánto tiempo?



Aeródromo Loring Carabanchel el día del primer vuelo de Iberia

Es una sensación horrible, saberse cerca del aeródromo y no poder encontrarlo. Me maldigo, maldigo a von Winterfeld, maldigo al mundo entero ¡tengo que parar! ¡Tengo que bajar! -rápido, pero- ¿dónde?, ¿contra un puente?, ¿contra una casa? ¿Con todas las personalidades que llevo a bordo? Los pensamientos se suceden atropelladamente. El resultado en cuestión de segundos. Un aterrizaje ahora, con los motores parados, significa invariablemente una catástrofe. ¡No! ...solo hay una solución. Debo alejarme de la ciudad.

Colaboraciones

WILLI POLTE, piloto volando para IBERIA

Reduzco la potencia de los motores y, metro a metro comenzamos a perder altura. ¿Ha merecido la pena este vuelo, solo para estrellarte luego contra cualquier obstáculo?

De pronto aparece la salida. Allá abajo, extraño y distante en la oscuridad, frente a nosotros, surge una llama que, rápidamente se agranda y se refleja en la base de las nubes. Su intenso color blanco-anaranjado desprende una luz clara que ilumina rápidamente la oscuridad circundante. Vuelo hacia el fuego. Si todo va bien quizás consiga llegar a la zona iluminada por el fuego. En cuanto llego a la luz aterrizo y freno. En un trecho increíblemente corto se detiene el avión. Nada ha crujido, pero el Roland está metido hasta el eje en el barro. Sin embargo ¡no ha pasado nada! ¿Dónde estaremos?

Hänsgen acaba de descender del avión. Esta metido en el barro hasta las rodillas.

A lo lejos veo venir, corriendo a trompicones, a dos hombres. El fuego luce de forma fantasmal. Uno de los hombres debe de ser nuestro mecánico.

Efectivamente se trata de él, que con su inconfundible acento berlines, nos pregunta: “¿ha ido todo bien?”, tan pronto como os hemos oído la primera vez, y como el aeródromo no tiene luces, hemos hecho un fuego con gasolina”.

Realmente este muchacho, con su espíritu emprendedor nos ha salvado de lo peor en el último segundo. La cosa ha sido crítica, pero lo increíble, lo que nunca hubiese supuesto había sucedido. Nos hallamos en el mismísimo aeródromo de Carabanchel Alto.

Quise agasajar a mis valientes pasajeros con un gesto de cortesía. Para evitarles la larga caminata hasta el hangar, traté de liberar el avión del barrizal en el que se encontraba poniendo los motores a su máxima potencia. El avión tan solo dio un corto tirón. Tras un par de intentos se paran los motores. “Se ha acabado la gasolina” grita mi mecánico. “Mala suerte…es una causa de fuerza mayor”.

Literalmente habíamos llegado sanos y salvos con las últimas gotas de gasolina. Se me quitó el peso de encima, sin embargo, en mi fuero interno permanecía una sensación de culpa. ¿Qué pensarían mis pasajeros si supieran lo que ha ocurrido en realidad?

Lentamente van saliendo del aparato. Como describir mi estupefacción cuando ellos, contentos y sonrientes se acercan a mí para darme las gracias y me estrechan efusivamente la mano. Pero eso no es todo, no. Maravillados, con todo su ardor intentan hacerme comprender, con gran riqueza de gestos lo grandioso e increíble que les ha resultado el vuelo. Querían agradecerme la profunda impresión que les había causado la vista de la encantadora ciudad de Madrid. Les había hecho realidad un sueño ansiado. Mas tarde encontré la explicación a estos deseos tan entrañables en una antigua idea española: “No hay mayor felicidad en la vida para un madrileño que ver desde el cielo su ciudad”. Como muestra de gratitud por esta inolvidable experiencia, fui invitado esa misma noche a un club en Madrid, donde celebramos la feliz conclusión del quinto y último vuelo de pruebas.

Colaboraciones

WILLI POLTE, piloto volando para IBERIA

Había nacido Iberia, una línea aérea que aún hoy, treinta años después, mantiene el liderazgo en el transporte aéreo de España y que mantiene el vuelo regular en el mismo trayecto que nosotros entonces exploramos.

Aviones y pilotos alemanes, junto con los primeros aviadores españoles fuimos los pioneros del transporte aéreo español. La red pronto se amplió a las islas Canarias. Cuando nosotros, en enero de 1928 materializamos el trayecto regular Barcelona-Madrid, se añadieron dos nuevos e importantes pilares al puente atlántico.

Regresé a Alemania con mi tripulación el día de Año Nuevo de 1928, tras terminar el trabajo que, con tan buena camaradería Hispano-alemana, habíamos llevado a cabo. El transporte aéreo tenía ahora un gran objetivo: El cruce del Atlántico.

En Sudamérica, los pilotos del consorcio Cóndor llevaron a cabo, con aviones alemanes una red interna de transporte continental. Solitarios e intrépidos hombres exploraron las rutas del Atlántico Norte. Muchos fracasaron, pocos consiguieron el vuelo directo, sin escalas. ¿Tendría al final razón Echener cuando decía que estos vuelos solo los podrían hacer tanques de gasolina volantes, sin más capacidad para pasaje o carga?

Cada vez con mayor interés las casas constructoras intentan resolver este problema. Lufthansa, con una actitud inteligente, renuncia a forzar el proyecto de cruzar el Atlántico para que lo maduren los constructores por ellos mismos. Sin gran publicidad se trabaja tranquilamente en las rutas europeas y sudamericanas. Solo el Zeppelín debe abrir la brecha. Los aviones deben servir primero como enlaces.

Lufthansa se perfeccionó. La señalización nocturna con hogueras se sustituyó por la radio de a bordo y la estación de tierra. Los aviones de gran capacidad G-31 llegaron, para servir en Europa, con un equipamiento de cocina a bordo. Llegaron los contratos con el ferrocarril y las empresas navieras.

Sin embargo, aparece ante la aviación una barrera infranqueable: El mal tiempo es más fuerte que la técnica. ¿Como puede este joven medio de transporte independizarse de la climatología? Aquí está la pregunta clave.

La verdadera revolución del transporte aéreo está aún pendiente.

La traducción del alemán del capítulo "Die ersten pfeiler der atlantischen brücke" es de José María Valles.

Las fotografías pertenecen a los libros "Uns aber gehörte del himmel" y "Und wir find doch geflogen!" ambos escritos por Polte

el vigía

Cronología de la Aviación Militar Española

“CANARIO” AZAOLA
Miembro del IHCA

Hace 80 años

Cuentas claras

Madrid 21 noviembre 1934

Por Orden de la Presidencia del Consejo de Ministros (Gaceta de Madrid 17.11.34), el Estado abona a LAPE como vuelos comerciales, los de reconocimiento y transporte que la citada compañía realizó con motivo del movimiento revolucionario de Asturias.

En la fotografía, un Fokker F-VII de los utilizados.

Colaboraciones

Revista de Aeronáutica y Astronáutica - “Canario” Azaola

Hace 95 años

Bravura

Tetuán 15 noviembre 1919

La importante participación que los aviadores militares han tenido en las últimas operaciones, ha merecido que como ampliación de la Orden del día primero, el Excmo Sr. Comandante General se refiriera al concepto que le han merecido las escuadrillas de aviación de Tetuán y Arcila.

“El valor bien acreditado y la manifiesta pericia de los oficiales encargados de este servicio ha tenido amplio campo donde desenvolverse, llegando a imponerse a los enemigos en términos tales, que en su rendición varios poblados han solicitado una sola condición: la de quedar libres de la acción de nuestros aeroplanos.

Éstos, durante los combates, han prestado una eficacísima cooperación a las tropas con acertados, difíciles y peligrosos bombardeos, practicados a vanguardia de nuestras líneas avanzadas”.

Hace 45 años

Hito

Talavera la Real 3 noviembre 1969

La Escuela de Reactores ha alcanzado hoy un importante hito, cuando el T-33 pilotado por los comandantes Mora y Lozano ha cumplido las 100.000 horas de vuelo de dicho centro docente (R de Ay A - 11-1999) Para perpetuar dicha efeméride, se ha inaugurado un monumento, obra del brigada auxiliar de meteorología, Guillermo Silveira García.

Hace 75 años

Alas del Imperio

Bilbao 11 noviembre 1939

Bajo este título, el diario El Correo Español-El Pueblo Vasco inserta en 1ª un artículo del que extraemos lo siguiente:

Poco más de seis lustros han bastado, para convertir en arma de guerra aquel deporte que en su nacimiento parecía ingenua acrobacia o número cumbre en los festejos provincianos.

Años después las naciones elevaban a primer plano militar el arma del aire: Italia con Abisinia y España en su propia carne desgarrada. De cómo ha jugado papel fundamental el pulso de nuestros aviadores no necesitamos escribir. Aquel García Morato de bendita memoria podría explicar algo.

El último Consejo de Ministros ha creado el Arma de Aviación al servicio de España. El acuerdo supone la confirmación administrativa y reglamentada de un servicio indispensable en achaques de guerra, no ya auxiliar y colaborador, como en nuestra campaña africana, sino elemento de combate fundamental, decisivo a veces y a veces único.

No ha surgido el Arma de la Aviación Española de un articulado ordenacentista, sin embargo. Nuestros aviadores adquieren mayoría de edad bien lograda y en plena eficiencia. Paso a paso, en el Rif, jugaron a triunfar y morir centenares de pilotos, que jamás dejaron un hueco en sus filas, porque otros muchos anhelaban idéntica muerte. Así ha madurado potente y recia, la aviación que forjó la técnica emocionante de “la cadena”, asombro de las más livianas alas extranjeras.

El último Consejo de Ministros ha creado el Arma de Aviación al servicio de España. El acuerdo supone la confirmación administrativa y reglamentada de un servicio indispensable en achaques de guerra, no ya auxiliar y colaborador, como en nuestra campaña africana, sino elemento de combate fundamental, decisivo a veces y a veces único.

No ha surgido el Arma de la Aviación Española de un articulado ordenacentista, sin embargo. Nuestros aviadores adquieren mayoría de edad bien lograda y en plena eficiencia. Paso a paso, en el Rif, jugaron a triunfar y morir centenares de pilotos, que jamás dejaron un hueco en sus filas, porque otros muchos anhelaban idéntica muerte. Así ha madurado potente y recia, la aviación que forjó la técnica emocionante de “la cadena”, asombro de las más livianas alas extranjeras.

Alas del Imperio. Cada época tiene su instrumento, aunque el corazón mantenga idéntico el fervor. Un día fueron las carabelas, que impulsaban vientos renacentistas. Hoy –maquinismo y técnica – son la cifra y el ritmo de los motores quienes abren horizontes al ideal. Ellos serán el medio milagroso que permitirá a nuestros argonautas hacer indestructible la Unidad, Grandeza y Libertad del Imperio.

Hace 95 años

Tragedia

Benamira 15 noviembre 1919

Habiéndonos referido ya, (R de A y A 11-2009), al desgraciado siniestro que en tierras sorianas costó la vida al prestigioso capitán Ángel Martínez Baños y la tripulación, compuesta por cuatro miembros de L`Arme de L'Air francesa, hoy complementamos dicha información, incluyendo una fotografía de los restos del otrora poderoso Farman F-50.

Hace 75 años
Desgracia

Logroño 21 noviembre 1939

En su momento, nos hicimos eco (ver R.de A y A - 11-2009) del lamentable accidente, que al estrellarse en el río Ebro el Messerschmitt BF-109 que pilotaba, truncó la vida del teniente Carlos María Rey Stolle Pedrosa. Hoy queremos recordarlo, publicando el retrato de tan ejemplar y valiente aviador.

Hace 75 años
Vuelo a vela

Madrid 8 noviembre 1939

La Escuela de Vuelo Sin Motor de Huesca, se denominará “Escuela Monflorite”. Tendrá carácter oficial y se darán gratuitamente las enseñanzas técnicas y prácticas de aviación a vela. De aquí saldrán los primeros profesores y ayudantes para toda España, quienes recibirán el título de la categoría “C”, con derecho de preferencia para los que deseen ser pilotos de aviación militar o seguir estudiando ingeniero aeronáutico. El primer curso, de tres meses de duración, comenzará el 1 de febrero.

Para ingresar en la Escuela de Huesca, será preciso buenas condiciones físicas, ser persona honorable y pertenecer a Falange Española Tradicionalista y de las J.O.N.S. La edad será de 17 a 25 años. Un mínimo de treinta plazas se reservará a los afiliados al S.E.U.

Hace 90 años
Ascenso

Melilla 19 noviembre 1925

Después de aquilatados los méritos contraídos por el teniente coronel don Alfredo Kindelán, S.M. el Rey (q.D.g.) ha firmado el ascenso de éste al empleo de coronel. Kindelán, el inteligente ingeniero militar, prestigio de la Aviación Española, figura que ha traspasado las fronteras de España, siendo tan apreciadas en el extranjero sus excepcionales cualidades como en su propio país; además de un espíritu organizador y de poseer unas condiciones singulares para el mando de esa moderna arma de combate, vertió su sangre cuando volaba a escasa altura de los campos rifeños, con el mismo desprecio de la vida, que todos los caballeros del Aire, sus discípulos. A este brillante jefe del Ejército, enviamos nuestra sincera felicitación por el merecido ascenso. (De El Telegrama del Rif).

Colaboran en este número:
“Canario” Azaola
José María Valles
Dario Pozo
Paco Rivas
Shery
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.