FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS

FIO DIGEST

MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

Número
144
Febrero 2025

Noticias FIO

El Largo viaje a Getafe

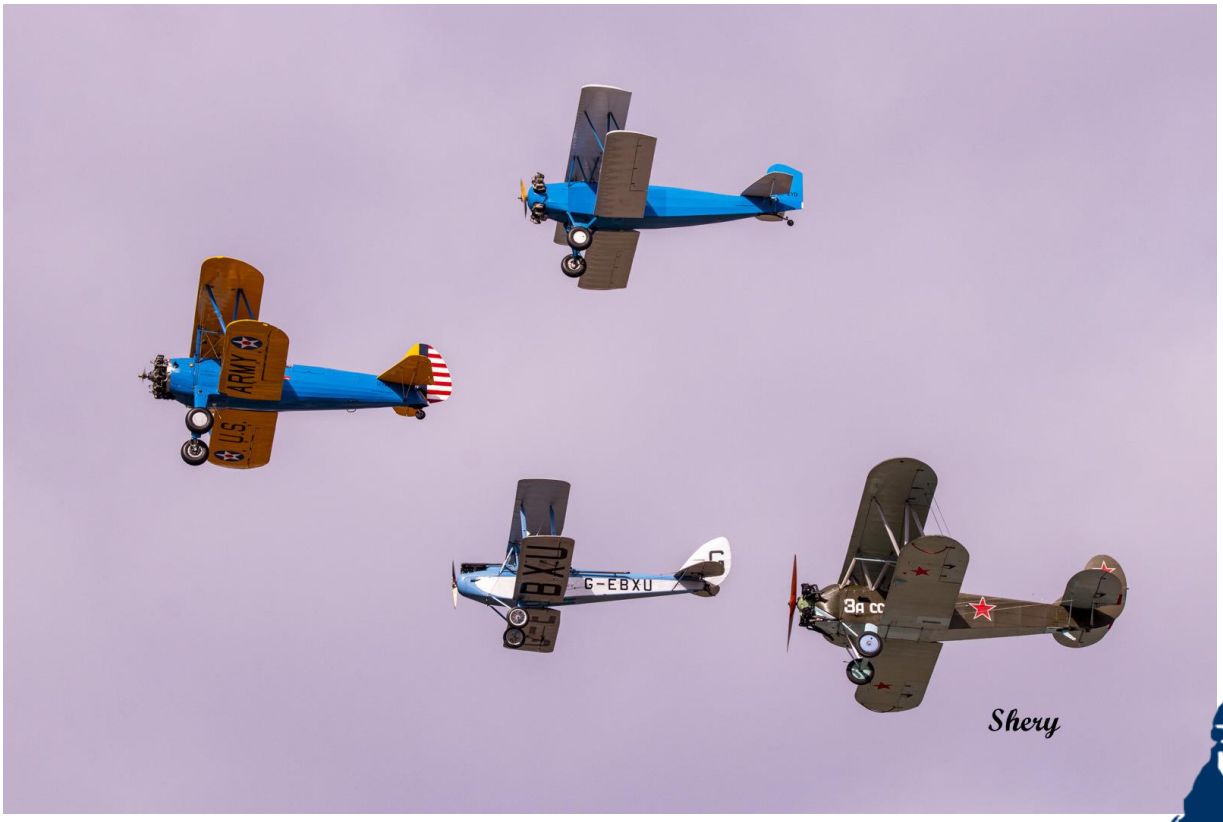
Demostración de febrero de 2025

Vuelo del velero y Dornier

Formación ALFA

Formación BRAVO

Foto Original © Paco Rivas, 2025



Shery

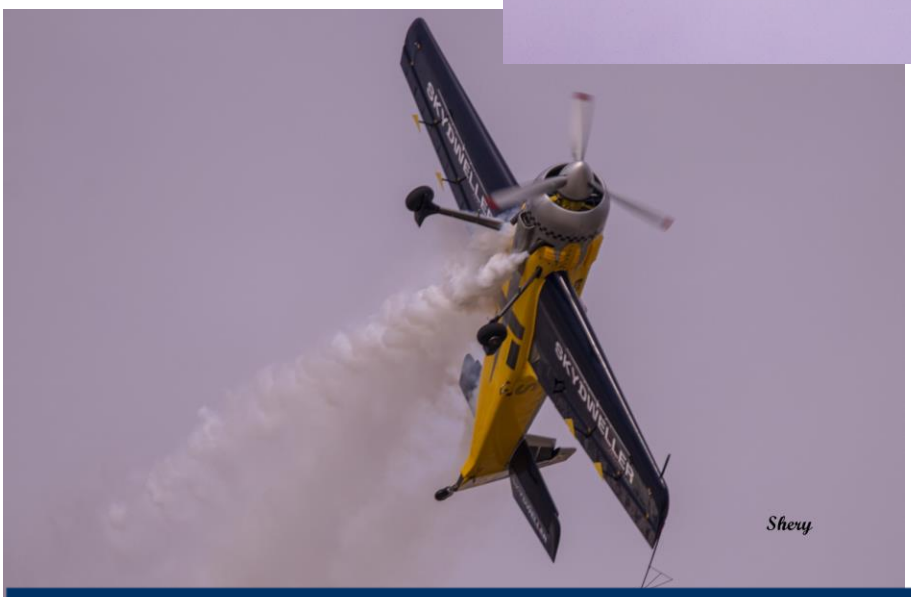
Noticias FIO

Formación DELTA

Formación ECO

Noticias FIO

Ramón Alonso



Relevo en el Polikarpov I-16 “Mosca” / “Rata” Último vuelo de Carlos Valle

Equipo desplazado a Getafe para la operación del “Mosca”

Una vez completado el entrenamiento y la suelta correspondiente, Carlos Valle impone la insignia: “I 16 Mosca” a Ramón Alonso

Noticias FIO

La presidenta de la Comunidad de Madrid, doña Isabel Diaz Ayuso, compartió con la FIO el sábado de entrenamiento previo a la “Demostración FIO” de febrero 2025.
En la fotografía posa con un grupo de pilotos, mecánicos y voluntarios.

L'ILLUSTRATION

SAMEDI 20 JUILLET 1912

ZODIAC

LES PREMIERS AVIATEURS PHOTOGRAPHIÉS EN PLEIN VOL

M. André Sebelcher et M. Pierre Deleuteille, pilote, à bord d'un biplan, à 300 mètres au-dessus du château et du parc de Breteuil.

Esta es la fotografía de los pilotos en pleno vuelo que se supone es la primera de la historia.

Proporcionada por José Fernando Carvajal

Noticias FIO

ROBERTO YAÑEZ

***A sinistra**: l'Aeronca C100 alla sua prima uscita pubblica, il 3 novembre.*

SPAGNA

● Dopo un lungo processo di restauro, l'**Aeronca C100 della Fundación Infante de Orleans** (FIO) spagnola (n/c AB124) ha preso il volo per la sua prima apparizione pubblica nella manifestazione aerea di novembre della FIO. L'aereo ha volato per la prima volta in Spagna lo scorso aprile dopo una revisione completa dall'arrivo dal Regno Unito nel 2021: registrato in Spagna come EC-NZI, manterrà il suo storico registro britannico, G-AEXD, risalente al 1° maggio 1937 e i suoi attuali colori argento/rosso. L'aereo fu immagazzinato nel Regno Unito dal 1972 circa nell'area di Sywell, fino all'inizio del restauro nel 2008 durato sette anni: la registrazione nel Regno Unito è stata annullata il 23 dicembre 2021 in quanto esportato alla FIO spagnola. Si prevede che la "vasca da bagno volante", come era conosciuta, si unirà alle mostre mensili da ora in poi. (Roberto Yáñez)

PÁSSARO DE FERRO
Crónicas da Aviação

La FIO en medios europeos

Noticias FIO

ATENEO DE MADRID

GOBIERNO DE ESPAÑA · MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Fundación ENAIRE 30 Aniversario

FLYING LOVERS

POR AMOR AL ARTE Y LA AERONÁUTICA

MKTS

MAQUETAS AERONÁUTICAS DE FUNDACIÓN ENAIRE
Y FOTOGRAFÍAS DE ARTE AERONÁUTICO POR MARTA SOUL

03-27.02.2025

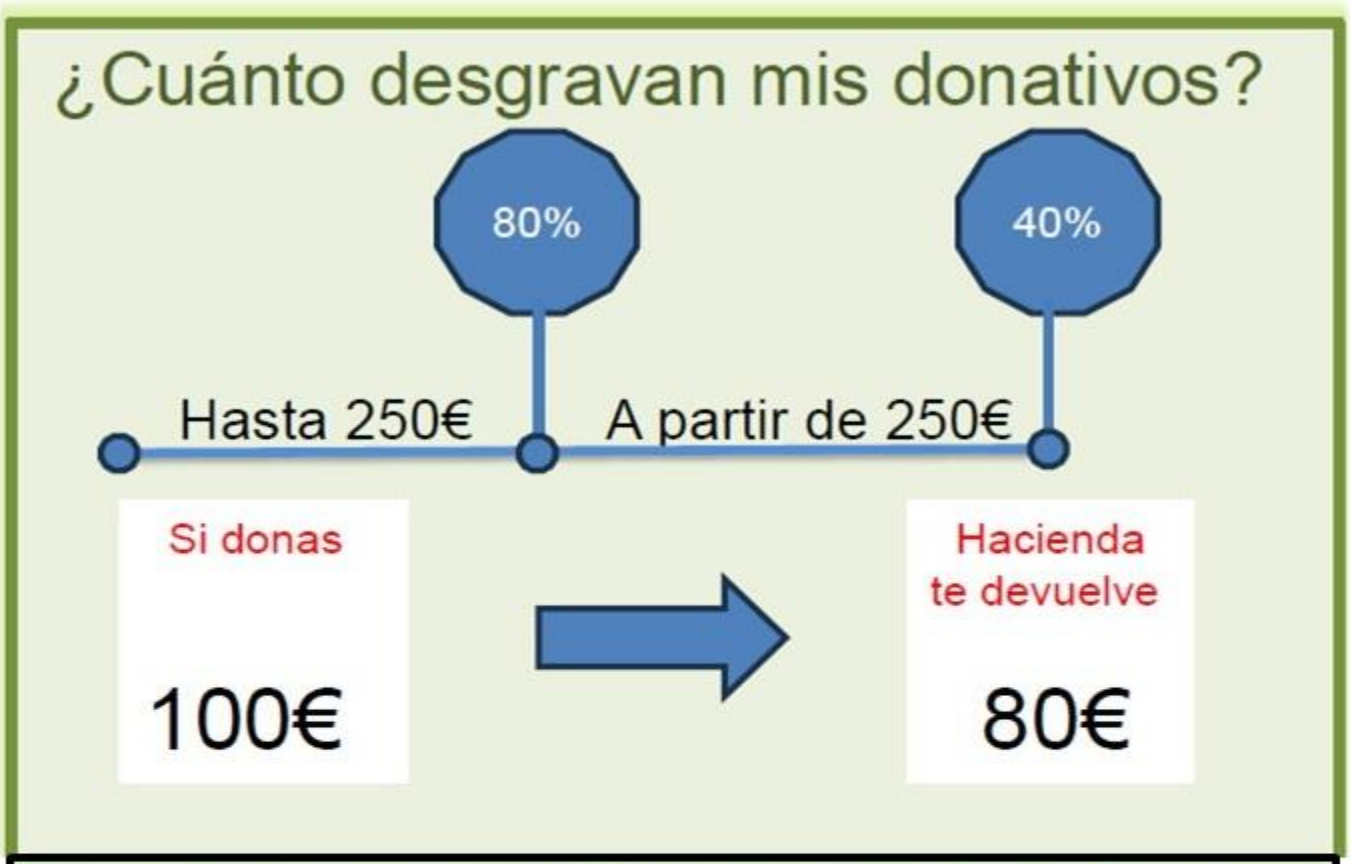
Sala Anselma. Calle Prado 21

Entrada libre

+ Información

Aviones de la FIO inmortalizados en la exposición "Por amor al Arte y la Aeronáutica" en el Ateneo de Madrid.

Desgravación para 2025



Para las personas físicas, la base sobre la que se puede deducir el **80% de la donación en el IRPF, es de 250€.**

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

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

Noticias FIO

2025

XXI Ciclo de Conferencias

FUNDACIÓN AÉREA COMUNIDAD VALENCIANA

En tus manos tienes el XXI Ciclo de Conferencias para el año 2025. La Fundación Aérea de la Comunidad Valenciana (FACV) lleva ya más de veinte años organizando conferencias, junto a muchas actividades aeronáuticas contribuyendo a la difusión de la cultura e historia aérea, desde todos los puntos de vista y aspectos posibles. Vamos a continuar con nuestro empeño de seguir creando nuevos "aerotrastornados".

Despegaremos con el Ala 23; conoceremos, de primera mano, la operación "Pacific Skies"; oiremos las historias de algunos aviadores imprescindibles; veremos si la meteorología nos es propicia para volar; hablaremos del futuro combustible en aviación; seguiremos con historias relacionadas con la reconstrucción del bombardero Katiuska; continuaremos ofreciendo vivencias de las mujeres pioneras; volaremos sobre las arenas del Sáhara con los helicópteros del Ejército de Tierra y terminaremos con un futuro, que ya es realidad, hablando del Predator en el Ejército del Aire y del espacio.

Todo ello, con el objetivo de continuar, y seguir, atrapando vuestro interés con los ponentes y los temas que para este 2025 hemos seleccionado.

VICENTE HONORATO IBÁÑEZ
Presidente de la FACV

2025

XXI Ciclo de Conferencias

www.funaereacv.es

Salvo indicación expresa, todas las conferencias de éste ciclo tendrán lugar en el Salón de Actos del Museo Histórico Militar de Valencia (General Gil Dolz nº 6) [Metro Alameda y Bus EMT líneas [1,32,79 y 95]

Dirección Oficinas FACV
Fundación Aérea de la Comunidad Valenciana
C/ Lepanto 4 | Pol. Ind. de Quart
46930 Quart de Poblet (Valencia)
961536165 info@funaereacv.es

www.funaereacv.es

2025
XXI Ciclo de Conferencias

Patrocinan y Colaboran

Stomvi — industrias jimenez s.a. — ENAIRE — Museo Militar Valencia — A Tres Puntos — Generalitat Valenciana — Aeródromo Requena

XXI Ciclo de Conferencias 2025

18 de ENERO

Escuela de Caza y Ataque. Ala 23

D. Antonio Mancebo Marín
Comandante del Ejército del Aire y del Espacio. Jefe del 153 Escuadrón. Ala 15

19 de ABRIL

La meteorología en Vuelo. Nuevos retos frente al calentamiento global

D. José Miguel Viñas
Físico. Profesor Meteorología Aeronáutica. Meteorólogo en Meteored. Divulgador

18 de OCTUBRE

Pioneras de la aeronáutica en España

D. Ángel Sánchez Serrano
Graduado en Comunicación Responsable de Patrimonio Histórico de Airbus en España

15 de FEBRERO

"Pacific Skies". Un nuevo hito de la Aviación Española

D. Francisco González-Espresati Amián
General (CG) del Ejército del Aire y del Espacio

17 de MAYO

El hidrógeno. Combustible del futuro en aviación

D. Ángel Villalba Jiménez
Ingeniero Aeronáutico. Coronel retirado del Ejército del Aire y del Espacio

15 de NOVIEMBRE

La Unidad de Helicópteros II en el Sáhara

15 de MARZO

Algunos aviadores imprescindibles

D. Manuel Parrilla Gil
Comandante del Ejército del Aire y del Espacio. Piloto de Transporte de Línea Aérea. Piloto Lucha Contra incendios. Escritor

14 de JUNIO

El bombardero Katiuska BK-093. Su historia y su 'reconstrucción'

D. José Ramón Bellaubí
Piloto Civil. Oficial de la Marina Mercante. Presidente del Centre d'Aviacio Histórica de la Sénia

13 de DICIEMBRE

Evolución de los Sistemas Tripulados Remotamente (RPAS) en el Ejército del Aire y del Espacio. MQ-9A "Predator B"

D. Fernando Javier Contreras López
Teniente Coronel del Ejército del Aire y del Espacio. Jefe del Grupo de Fuerzas Aéreas REPAS. Ala 23.

Salvo indicación expresa, todas las conferencias tendrán lugar a las 11:00 horas de los días indicados, en el salón de Actos del Museo Histórico Militar de Valencia (C. General Gil Dolz nº6). Entrada libre

Día a día del C. R. M.

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.

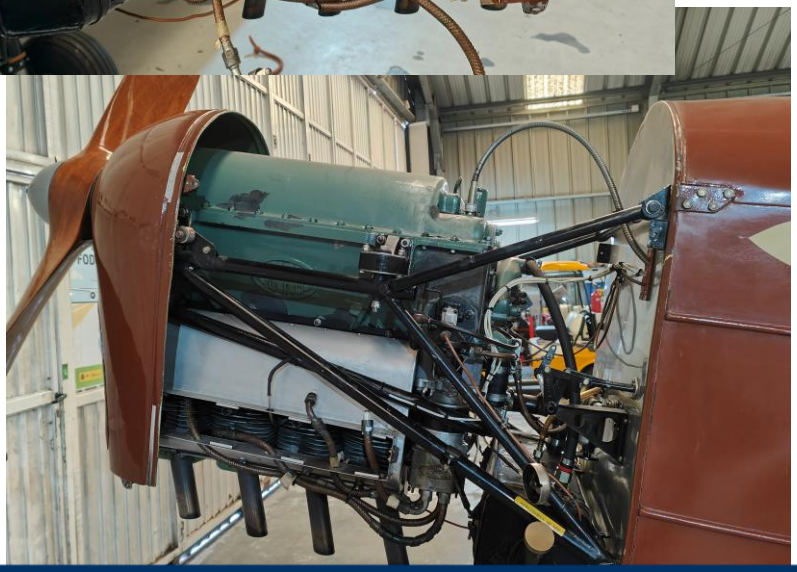
Restauración de T6 DUM

Día a día del C. R. M.

Revisión anual Beechcraft T-34 Mentor

Día a día del C. R. M.

Revisión anual British Klemm Swallow



Noticias FIO

ELWOOD RICHARD QUESADA

Apenas seis meses después del primer vuelo del avión de los hermanos Wright, nacía en EE.UU., en la ciudad de Washington, el 13 de abril de 1904, un hombre que pasaría por méritos propios a las páginas de la historia de la aviación, Elwood Richard Quesada. Como un buen observador habrá apreciado, su apellido poco de anglosajón tiene, y es que “Pete”, como sería más tarde conocido, era uno de los tres hijos que Lopez Quesada, español de nacimiento, tuvo con su esposa Helen Agnes McNamara, una americana de ascendencia irlandesa. El joven Elwood cursó estudios en las universidades de Maryland y Georgetown antes de comenzar su carrera como aviador.

Esta comenzó en septiembre de 1924, cuando se alistó al U.S. Army Air Corps (USAAC), recibiendo sus alas un año después, pasando a la reserva.

Aunque no estuvo demasiado tiempo en la vida civil, en 1927 fue reactivado y empezó a desempeñar varias funciones.

El vuelo del *Question Mark*, batiendo records

En 1928, el entonces teniente 2º Richard Quesada formó parte de un vuelo de salvamento junto al mayor James Fechet y el capitán Ira Eaker, futuro comandante de la 8ª Fuerza Aérea, famosa por sus bombardeos sobre Alemania y más tarde Comandante en Jefe de la aviación aliada en el teatro del Meditérraneo. Los tres aviadores fueron desplegados en la búsqueda del *Bremen*, un Junkers W33 modificado para hacer vuelos transoceánicos (fue el primer avión en cruzar el Atlántico volando desde Europa a Norteamerica). El aparato alemán, pilotado por los aviadores Hermann Köhl, Freiherr Von Hünefeld y James Fitzmaurice, tuvo que hacer una toma de emergencia en una isla de Labrador, en Canadá. Pero en su búsqueda, Quesada y sus compañeros rozaron peligrosamente el quedarse sin combustible volando entre la niebla.

Esto, junto a los ensayos belgas de repostaje en vuelo ese mismo año, motivaron que Richard Quesada, junto a Eaker, decidieran intentar mejorar la técnica. Hay que decir que no eran pioneros en esto; el primer repostaje en vuelo fue el 27 de junio de 1923, por parte de dos DH.4 de lo que entonces era el Servicio Aéreo del Ejército de los EE.UU., pero estos experimentos no resultaron definitivos y el repostaje en vuelo como una técnica válida para largos vuelos no existía como tal. Nuestros protagonistas intentaron cambiar algo, pues uno de los requisitos de sus superiores fue que el riesgo debía correrse para mejorar la técnica y no por afán publicitario de batir records. El avión seleccionado fue un Fokker C-2, versión americana de transporte militar del popular Fokker F.VII trimotor, bautizado como *Question Mark* y debidamente modificado para la tarea, como también lo fueron los aviones cisterna, dos biplanos Douglas C-1. El equipo humano seria formado por Elwood R. Quesada, Ira Eaker, el mayor Carl Spaatz (futuro comandante en jefe de la aviación estratégica durante la 2ª Guerra Mundial), el Tte Harry Halverson y el Sgt. Roy Hoe.

El 1 de enero de 1929, el *Question Mark* alzaba el vuelo con tan solo 380 l de combustible para reducir el peso al despegue. Alrededor de una hora después realizaron su primer trasvase de combustible. El C-1 se colocaba sobre el trimotor, a unos 9 m, volando alrededor de los 130 km/h, desplegando la manguera que la tripulación, normalmente Spaatz, Quesada y Hoe, acoplaban a los tanques para hacer el repostaje. También, de la misma manera, los hombres del C-1 pasaban suministros y provisiones mediante una cuerda para los aviadores del *Question Mark*.

Antonio Salmerón

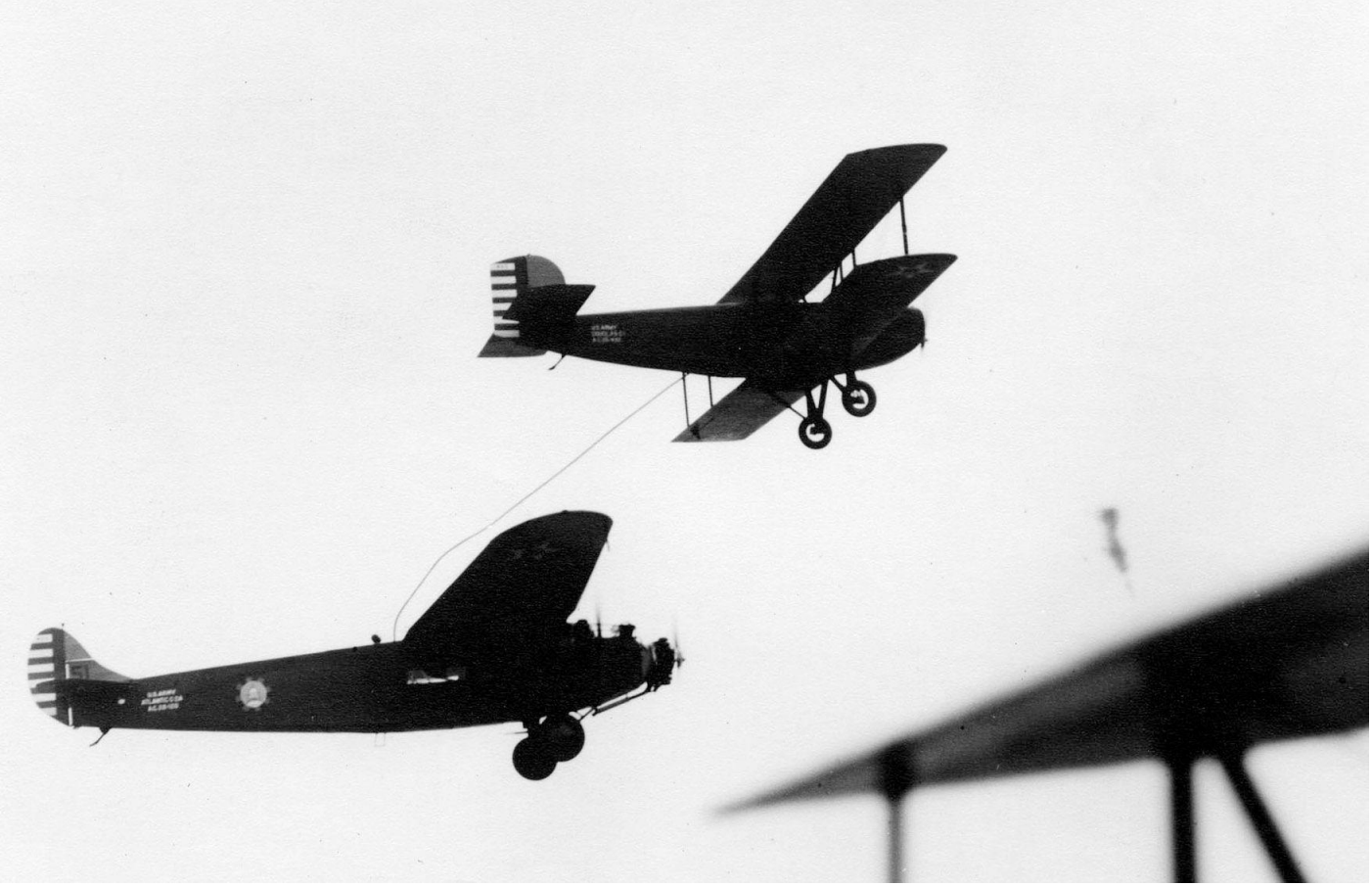
El vuelo no estuvo exento de riesgos, varias veces se abortaron repostajes por el tiempo o por malas aproximaciones entre ambos aviones, la tripulación tuvo que lidiar con problemas derivados de su contacto con el combustible y sus vapores y reparar al menos una fuga en la línea de combustible, pero lo lograron, batieron el récord de vuelo sostenido y siguieron volando hasta que los motores empezaron a fallar tras horas de vuelo sin interrupción.

El teniente 2º Quesada revisa la línea de combustible del "Question Mark" durante el vuelo.
Foto US Air Force

El 7 de enero tomaron tierra tras 150 horas, 40 minutos y 14 segundos en el aire en el que fueron reabastecidos en 42 ocasiones de combustible, nueve de ellas de noche.

Quesada, junto al resto del equipo, recibieron la Cruz de Vuelo Distinguido en una ceremonia pocas semanas después. Aunque todavía quedaban 20 años para que el repostaje en vuelo estuviese maduro para ser usado, se había vuelto a llamar la atención sobre la idea, manteniéndola viva.

Antonio Salmerón



El "Question Mark" siendo repostado en vuelo por un Douglas C-1
Foto U.S. Air Force

De la paz a la guerra

Tras su éxito, Quesada fue enviado como agregado militar a Cuba dos años. Tras ser ascendido a teniente, se convirtió en el asistente del Subsecretario de la Guerra del Aire, F. Trubee Davison y en 1933 fue su piloto, cuando Davison, nuevo presidente del Museo de Historia Natural de Nueva York y el explorador Martin Jhonson recorrieron toda África para recolectar nuevos fondos para el museo. Al año siguiente fue nombrado oficial al mando del Cuartel General de Langley, Virginia y ascendido a capitán en 1935. Seguramente aprovechando sus conocimientos de su lenguaje paterno, fue enviado nuevamente a un país hispanohablante, en 1938 llegó a Argentina como consultor técnico de la Fuerza Aérea Argentina, tarea que desempeñó durante dos años y medio.

Antonio Salmerón

La guerra le alcanzó como mayor al mando del 3er Escuadrón de persecución, aunque poco después, en enero de 1942 se le ascendería a teniente coronel a cargo de la región de Filadelfia bajo el 1er Mando de Caza, creado para proteger los cielos estadounidenses tras el ataque a Pearl Harbor. Ya como brigadier general, dio el salto a Europa para participar directamente en la guerra contra el Eje, siendo asignado al teatro del Meditérraneo, empezando sus operaciones en el Norte de África como comandante del 12º Mando de Caza hasta que los aliados pusieron un pie sólidamente en la bota italiana. Fue entonces cuando fue trasladado al frente europeo en noviembre de 1943 para hacerse cargo del 9º Mando de Caza y del recién creado 9º Mando de Apoyo Aéreo, más tarde redesignado 9º Mando Táctico Aéreo, creado para coordinar las operaciones de apoyo terrestre a las unidades de tierra lo que permitió a Quesada poner en práctica sus ideas, algunas anteriores a las hostilidades, del uso de la aviación como complemento y apoyo directo a las fuerzas terrestres como elemento indispensable en futuras guerras.

Tras ser requerido por las tropas terrestres, un P-47 ataca posiciones alemanas cerca de Couptrain, Francia, el 8 de agosto de 1944.

Antonio Salmerón

Se preocupó de que los pilotos de caza aprendiesen el oficio del ataque a tierra y bajo su dirección se mejoró el naciente sistema de control aéreo avanzado aliado. Se instalaron radios de banda ancha en los carros de combate que permitiese a sus comandantes comunicación directa con escuadrillas de cazabombarderos que sobrevolaban la zona, permitiendo acortar los tiempos de apoyo y explotar al máximo las rupturas del frente enemigo, para lo que no dudo en asignar pilotos en los carros para dirigir los ataques. La táctica funcionaba, en más de una ocasión, los carristas aliados pudieron poner fuera de combate a los carros enemigos sin arriesgarse, haciendo uso de una llamada de radio para que los aviones que les sobrevolaban descargasen todo su arsenal sobre los desafortunados alemanes. Su trabajó se hizo palpable como recordaría Eisenhower; mientras que el fuego amigo de los cazas aliados fue habitual en el Norte de África, en Francia, se redujeron notablemente estos episodios y los comandantes alemanes repetirán una y otra vez en los interrogatorios que de nefasto fue para ellos el poder aéreo en Normandía.

También experimentó con éxito las primeras interceptaciones aéreas mediante radar en el sentido que los cazas amigos, identificados en el radar, eran dirigidos a las formaciones enemigas, mejorando las interceptaciones, especialmente en condiciones de mala visibilidad.

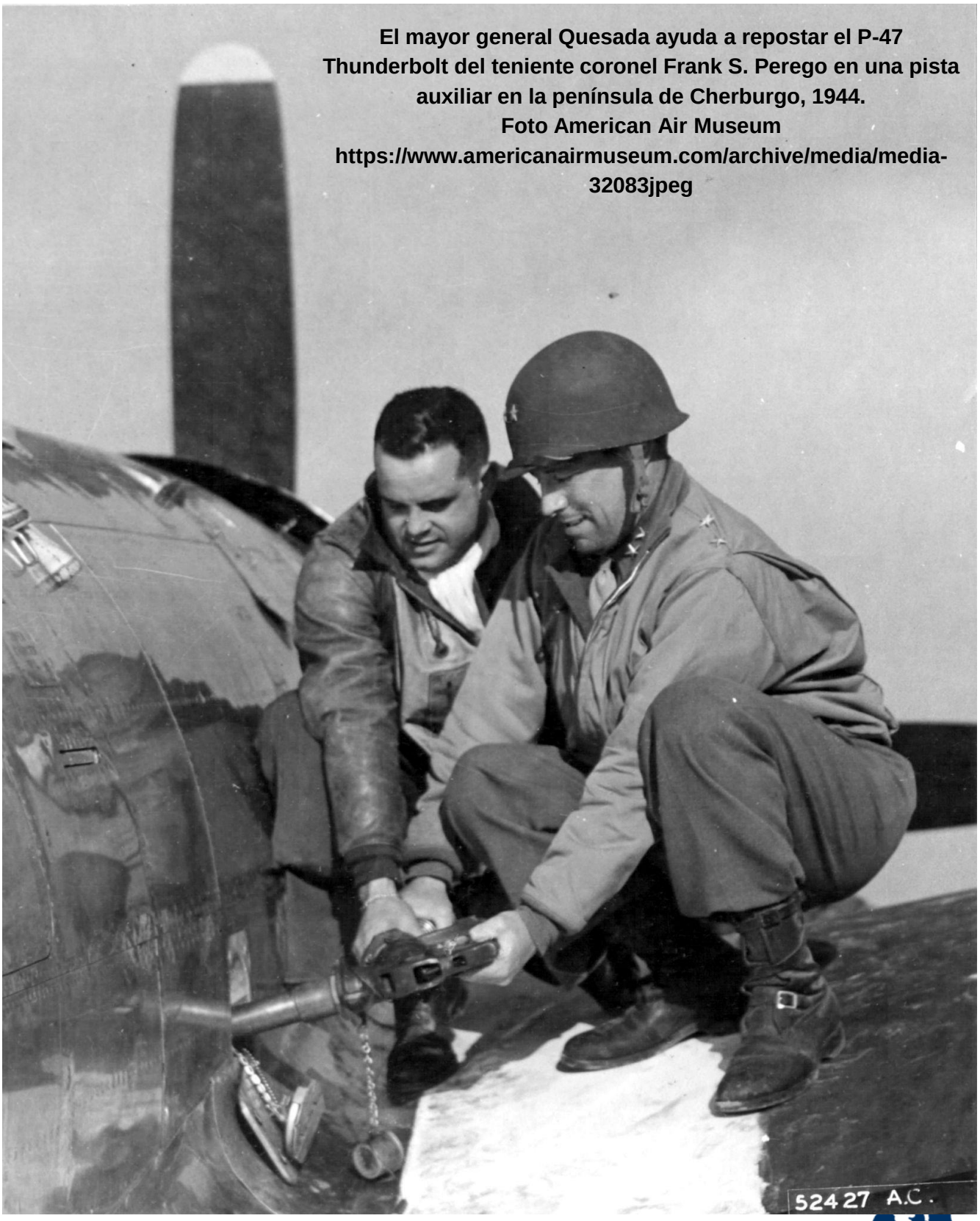
Quesada era un jefe a veces difícil, con temperamento, que no siempre fue del agrado de algunos de sus subalternos, pero nadie dudaba de su valía y sus agallas, pues en más de una ocasión participó en operaciones de combate en Italia y Francia, tomando nota de primera mano de las condiciones a las que se enfrentaban sus hombres. Por ejemplo, en una ocasión participó en un ataque llevado a cabo con cazabombarderos P-47 para testear nuevas formas de bombardeo cuando fue sometido a fuego antiaéreo pesado. Uno de los pilotos que lo acompañaba recordaría “Los alemanes nunca supieron que habían estado a la pestaña de un mosquito de hacer puré a un general de dos estrellas” tras comprobar como detonaciones de 88 mm estallaban donde segundos antes había estado el avión de Quesada.

En otra ocasión cogió un jeep para reconocer el frente de primera mano cuando se toparon con un carro pesado alemán que pensaban había sido puesto fuera de combate. En realidad, el blindado alemán estaba plenamente operativo y lanzó un disparo contra el vehículo americano, haciéndolo volcar y obligándole, junto a su acompañante, a reptar lejos antes de poder volver a las líneas americanas.

Colaboraciones

ELWOOD RICHARD QUESADA

Antonio Salmerón



El mayor general Quesada ayuda a repostar el P-47 Thunderbolt del teniente coronel Frank S. Perego en una pista auxiliar en la península de Cherburgo, 1944.
Foto American Air Museum
https://www.americanairmuseum.com/archive/media/media-32083jpeg

Antonio Salmerón

También es ampliamente conocido el “paseó” que dio al general Dwight D. Eisenhower, quien, en julio de 1944, quiso observar desde el aire el campo de batalla en torno a Saint Lô, una localidad situada estratégicamente para el avance. Llevando como pasajero al Comandante en Jefe de las Fuerzas Aliadas, Quesada alzó el vuelo en un P-51B Mustang modificado, en el que se había quitado el equipo trasero para instalar toscamente un asiento y en compañía de otros tres aparatos del 354 Grupo de Caza que actuaron como escolta, partió en un vuelo de 45 minutos para satisfacer las necesidades de Eisenhower.

“Pete” Quesada y el Comandante “Ike” Eisenhower tras volver del vuelo de reconocimiento sobre Saint Lô en un P-51B modificado.

Antonio Salmerón

Su nueva vida, primer director de la FAA

En la vida civil siguió ligado a la aviación y pasó a formar parte de Lockheed Aircraft Corporation en 1953 y durante dos años. En 1957, el presidente Eisenhower confío en él para nombrarle asesor especial de aviación, lo que le valió para el cargo administrador de la recién creada Administración de Aviación Federal (FAA, *Federal Aviation Administration*) que a partir de entonces regularía la aviación civil estadounidense en todos sus ámbitos. Con cada vez más aviones en los cielos americanos, una serie de colisiones aéreas se sucedieron en los años 50 y otros tantos incidentes que estuvieron a punto de acabar en catástrofe. Esto llevaría en parte a la creación de la FAA bajo la dirección de Quesada que destacaría en su énfasis en buscar la tan ansiada seguridad aérea, actualizando el standard de seguridad frente a la nueva generación de reactores, navegación aérea, procedimiento, tecnología etc.. siendo una de sus más controvertidas implantaciones la inhabilitación de pilotos de más de 60 años para el transporte comercial. Esto, como es natural, encendió el ánimo de muchos y se dieron casos de huelgas encubiertas bajo falsas enfermedades intentando hacer presión para destituirle.

Elwood Quesada jura su cargo como director de la FAA
Foto FAA

Antonio Salmerón

Pero el público estuvo de su parte, pues el compromiso de Quesada era firme en su puesto; se le había puesto al mando para garantizar la seguridad de los pasajeros, y eso era lo que iba a hacer. En palabras a los medios declaró:

“Cuando una persona compra un billete no sabe nada de quien va a pilotar el avión, ni la formación del piloto o del equipo de la aerolínea. El público actúa con fe, fe en el sistema y nos ocuparemos de respaldar esa fe. Yo estoy aquí para representar al público, y maldita sea, voy a proteger al público”.

Pese a los continuos intentos de la ALPA, la Asociación Americana de Pilotos de Aerolínea, esta regla se mantuvo hasta 2007, basándose en informes médicos sobre la degradación de aptitudes y el riesgo de fallos cardíacos en los trabajadores de este sector.

Pero esto no fue toda su aportación, en su breve mandato (se retiró de la FAA en 1961), implementó e integró nuevas tecnologías de navegación y control de tráfico aéreo e incluso la primera regulación sobre niveles de ruido en los mayores aeropuertos.

Richard Quesada se casó en 1946 con una viuda de guerra, Kate Davis Putnam, nieta de del magnate Joseph Pulitzer, con quien tuvo dos hijos, Thomas Ricardo y Peter Wickham, que se unirían a los dos hijos de Kate del matrimonio anterior. El 9 de febrero de 1993 fallecería en Jupiter, Florida, a la edad de 88 años y como no podía ser menos de alguien de su categoría, enterrado en el Cementerio Nacional de Arlington, en Virginia.

Fuentes:

- Elwood “Pete” Quesada: The Right Man for the Right Job, https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/about/history/people/Elwood_Quesada.pdf
- Flight of the Question Mark, por Ellery D. Wallwork, https://www.af.mil/News/Features/Display/Article/143226/flight-of-the-question-mark/
- https://www.af.mil/About-Us/Biographies/Display/Article/106101/lieutenant-general-elwood-r-quesada/
- Quesada the Conqueror, por Rebecca Grant, https://www.airandspaceforces.com/article/0403quesada/
- General Elwood Quesada: Air Tactics Innovator and friend to ground troops, https://www.warhistoryonline.com/world-war-ii/general-elwood-quesada.html
- https://medium.com/faa/elwood-pete-quesada-a-rare-bird-4d385f0c2a50
- https://www.americanairmuseum.com/archive/person/elwood-richard-quesada

Archivo fotográfico “Francisco Andreu”

Comentario de Francisco Andreu

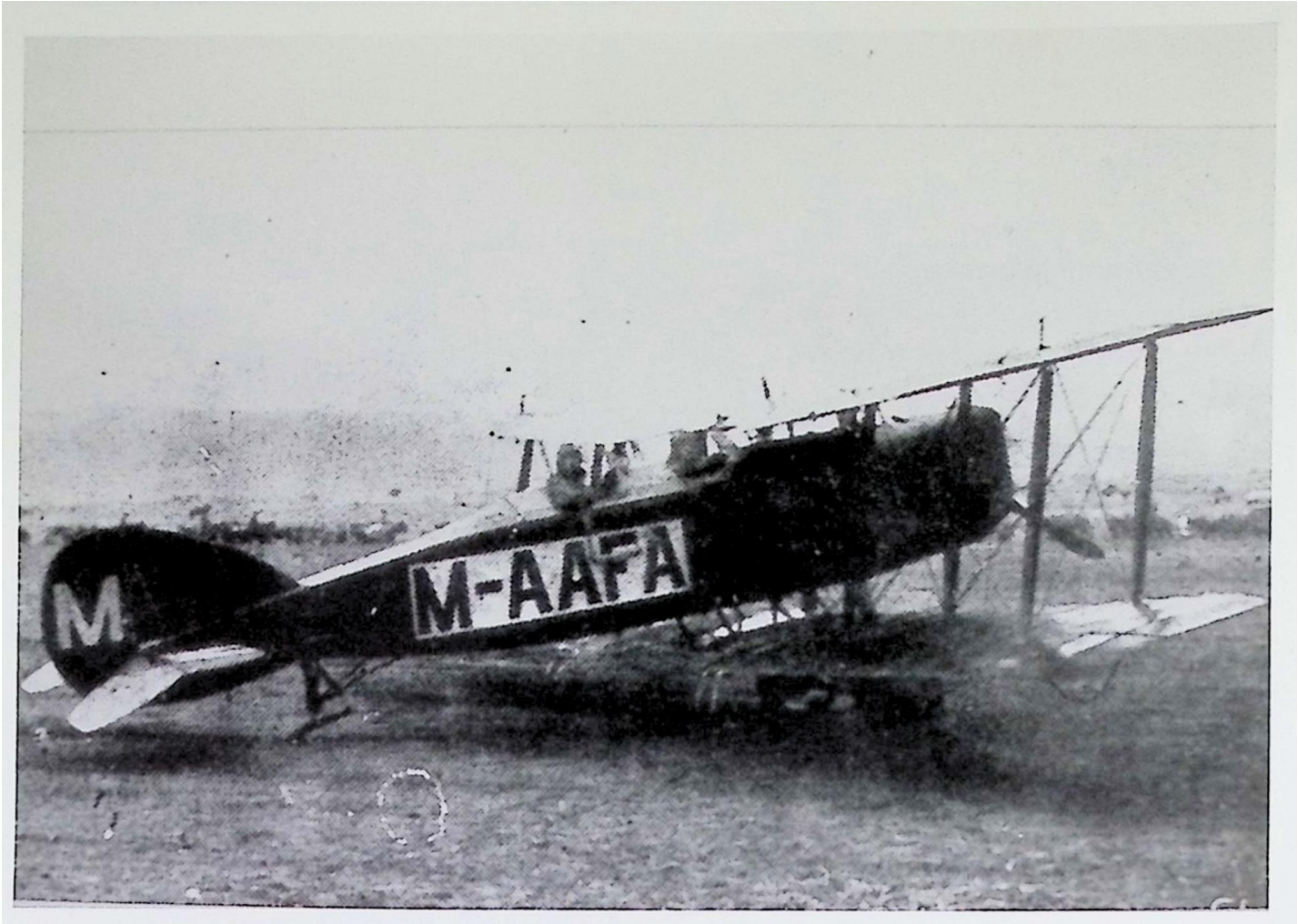
Breguet Br-XIV “JUANITO” (Reformado)
Año 1919
Se puede observar en el fuselaje el emblema de cuerpo de Ingenieros.
Este avión originalmente para bombardeo, fue transformado en transporte.
Se puede observar tres ventanas rectangulares y otras tantas circulares en los lados del fuselaje.

Archivo fotográfico “Francisco Andreu”

Comentario de Francisco Andreu

Pujol “España”
Año 1917
Avión construido en España bajo licencia del Spad VII francés.
Se construyeron una serie de 12 aviones que tuvieron poca fortuna, debido a problemas de construcción por materiales defectuosos y tal vez por construcción bajo planos incompletos.
Efectúa el primer vuelo de 1 de septiembre de 1916 y son desguazados en 1921 al no ser aceptados por la Aviación Militar

Archivo fotográfico “Francisco Andreu”



Comentario de Francisco Andreu

Bristol “Tourer” Melilla Octubre 1921

Seis aviones de este tipo son adquiridos por España, todos encuadrados en la aviación civil, excepto el M-AAFA que es militarizado para prestar servicios de guerra en Marruecos, aunque nunca perdió la matrícula civil.

En esta foto lo vemos preparado para salir en una misión de bombardeo contra las posiciones enemigas en el monte Gurugú (Melilla) en octubre de 1921

el vigía

Cronología de la Aviación Militar Española

“CANARIO” AZAOLA
Miembro del IHCA

Hace 60 años

Curso

Florida (USA) 16 marzo 1954

Para llevar a cabo un curso de salvamento y adaptación al Grumman SA-16 “Alba-tross”, han llegado a la base West Palm Beach un grupo de jefes, oficiales y subofi-ciales especialistas del Ejército del Aire. En la fotografía, junto al teniente coronel Bernardo Meneses (a la derecha) y el comandante Salvador Serra (en el centro) aparecen algunos de ellos, flanqueados por las autoridades USA que los recibieron.

Hace 75 años

Último caído

Albacete 29 marzo 1939

Nos informan del aeródromo de Barrax, que al partir la 3ª escuadrilla del Grupo 30, para su entrega a las fuerzas nacionales en Barajas, tan pronto hubo despegado, su jefe, el teniente Bartolomé Munuera, a modo de despedida a los compañeros que se quedaban, picó “a tumba abierta” sobre ellos; y cual no sería su sorpresa, cuando al recoger muy cerca del suelo, atónitos vieron como se desprendía el plano superior derecho del “Natacha”, que tras una vuelta de barrena, sin que pudiera el piloto hacerse con él, se estrellaba contra el suelo. Naturalmente, este perdió la vida, en tanto su compañero el teniente observador Miguel Mulei Alomar, resultó gravísimamente herido.

Hace 60 años

Supersónico

Bretigny–Marignac 5 marzo 1954

Seleccionado el comandante Demetrio Zorita Alonso para un curso de piloto de pruebas, en el Centre d’Essais en Vol, en el que obtuvo el número uno, hoy ha pasado la “barrera del sonido”, siendo el primer aviador español que lo consigue. Volando un MD 452 Mystere II y desde 44.000 pies en picado vertical, ha alcanzado una velocidad entre 1,03 y 1,04 de mach. El bang, bang se ha dejado oír en el suelo y el nuevo supersónico ha sido felicitado por radio.

Nota de El Vigía: Natural de Ponferrada (León) se incorporó a Aviación en plena Guerra Civil y tras su formación en Alemania, fue destinado a la caza de Morato. En 1941, formó parte de la 1ª Escuadrilla Azul que combatió en Rusia. Ya capitán con los cursos de Vuelo sin Visibilidad, Cartografía y Fotografía, Transmisiones y Estado Mayor evidenciando una inteligencia fuera de lo común, pasó como profesor por la Academia de Aviación; luego, su extraordinaria afición le llevó al Grupo de Experimentación en Vuelo, doctorándose, como hemos visto, en Francia.

El 27 de noviembre de 1956, realizando una prueba con el prototipo de la avioneta Dewoitine AISA AVD-12, fatalmente se estrelló en la misma pista de Torrejón, perdiendo la vida en el trance. A título póstumo le fue concedida la Medalla Aérea.

Hace 90 años

Portugueses

Madrid 12 marzo 1924

Acompañados por el coronel Burguete y otros mandos, han llegado a esta base los jefes de la misión militar portuguesa que acompaña al equipo futbolístico lusitano; recibidos por el general Soriano, jefe de los Servicios de Aviación, luego de recorrer las instalaciones, desde la terraza de la torre, han presenciado una serie de exhibiciones aéreas de carácter individual, entre las que, haciendo gala de una acrobacia arriesgada y ejecutada con perfecta maestría, ha destacado el capitán Ferreiro. Actuaron luego las escuadrillas de Getafe (capitán Rodríguez Caula) y de este aeródromo (capitán Franco) que realizaron evoluciones preciosas y atrevidos vuelos acrobáticos. Entusiasmados los portugueses con esa furia española que acababan de admirar, a mediodía han sido obsequiados con un banquete en “El Palace” (pabellón de oficiales) al final del cual se pronunciaron elocuentes brindis

Hace 90 años

Curso

Madrid 1 marzo 1924

En *Aérea*, la interesantísima revista ilustrada de aeronáutica y en el número correspondiente a este mes, la pluma del prestigioso comandante Luis Gonzalo Victoria, se refiere al curso de pilotos iniciado recientemente en Getafe. Un curso peculiar, dado que se ha convocado a cinco tenientes coroneles y tres coroneles cuyas edades oscilan entre cuarenta y cincuenta y cinco años.

Los mandos que ha de necesitar nuestro Servicio de Aviación militar, por el incremento incesante de sus unidades, ha llamado a sus escuelas de pilotaje a un núcleo de jefes que, aun cuando jóvenes en relación con sus empleos, se alejan mucho de los requisitos exigidos a los oficiales pilotos.

Para meter la Aviación, hay que hacer desaparecer la idea extendida de que las facultades óptimas para el vuelo están en los veinte o veinticinco años. La cualidad preponderante es la serenidad, que mas bien se afianza con los años.

Hace 90 años

Fallecimiento

San Sebastián 17 marzo 1924

En esta bella ciudad, donde tras su retiro a primeros de año se había domiciliado, victima de enfermedad falleció anteayer el general de brigada D. Francisco Echagüe y Santoyo (74). Pertenecía al Cuerpo de Ingenieros, en el cual ejerció lúcidamente importantes cargos. Ayudante de S.M el Rey, desempeñó cootras, invitado por el alto mando francés, recorrió diversos frentes de combate durante la Gran Guerra. Acreditó excelente cultura y mostró privilegiadas dotes para la organización y para el mando.

En 1919 ya general de brigada, volcó todos sus entusiasmos en el fomento de la Aeronáutica Militar, al desempeñar la Dirección de la sección de Aeronáutica en el ministerio de la Guerra. Con una visión futura de lo que debía ser la Aviación y el necesario incremento de todos sus efectivos, convocó un curso de pilotos de casi un centenar de plazas, creó nuevos aeródromos y adquirió aviones modernos

Valorando su actuación, al pasar a situación de reserva los aviadores civiles y militares le rindieron un homenaje de admiración y de afecto.

Hoy se ha celebrado el traslado, constituyendo el acto una imponente manifestación de duelo presidida junto a la familia, por el Director de Aeronáutica general Soriano. Rindiendo honores un batallón del Regimiento de Sicilia, el cadáver ha quedado instalado en un furgón, se incorporará al expreso que lo llevará a Miranda, para seguir después a Alfaro, su noble pueblo que llora la pérdida de “su general”, a quien familiar y sencillamente llamaban “don Paco”.

Oleo de Antonio Ortiz Echagüe.

Hace 85 años

Fatalidad

Madrid 1 marzo 1929

A consecuencia de las gravísimas heridas que sufrió el pasado 20 de febrero, ha fallecido en el hospital Militar de Carabanchel, el teniente de Infantería Antonio García Morato. Como piloto aviador, realizaba el curso de transformación en la Escuela de Guadalajara, cuando una barrena, de la que no pudo salir, llevó a su De Havilland DH-9 a estrellarse contra el suelo, quedando destrozado en el hoyo que produjo.

Nota de El Vigía: Los tres hermanos García Morato fueron víctimas de la aviación; él laureado Joaquín, un año menor que Antonio, “as” de la caza en la Guerra Civil, perdió la vida al estrellarse su Fiat en Griñón, a los tres días de acabar aquella. Cuatro meses después, también a bordo de un avión, moría Ricardo del que ya daremos noticia.

Hace 70 años

Recompensa

Madrid 2 marzo 1944

En el transcurso de un sencillo acto celebrado en el Ayuntamiento, le ha sido impuesta al capitán Jesús Rubio Paz, la Medalla Militar individual.

Concejal de la Corporación Municipal “Satanás” –como cariñosamente es conocido por sus amigos se inició en el vuelo en 1922 formando parte del curso que se celebró en Burgos para Pilotos de Tropa; por tanto, desde abajo inició su brillante carrera. Primero los Havilland de Getafe y los Br-XIX del Grupo de León. Cuando se produjo el alzamiento militar, combatió valientemente en los cielos en los Breguet y Dragón Rapide, en la escuadrilla de “Pavas” (He-46) del capitán Vara de Rey, así como en los He-51 de caza que pronto se incorporó al 2_G-3 de Morato; donde volando el Fiat obtuvo cuatro victorias y a su vez, fue derribado, salvando su vida en paracaídas con cuatro tiros en una pierna, más el magullamiento por haber caído en un árbol, y de él al suelo. Tras un mes de hospital volvió a luchar en el cielo; en los Fiat de nuevo y en el bimotor “Katiuska” capturado, donde llevó a cabo arriesgados servicios de reconocimiento lejano. Ya en la paz, con el orgullo de lucir en la bocamanga la Medalla Militar colectiva, por su pertenencia al 2-G-3, y la tan preciada individual, que hoy le ha sido impuesta, ha volado en la Escuadrilla de Trasportes y Entrenamiento de E.M. y en el 31 Regimiento de Caza.

En la fotografía, flanqueando a García Morato, vemos a los capitanes Rubio y Vara de Rey.

Hace 55 años

Visita

Palma de Mallorca marzo 1959

En visita oficial ha llegado a la base aérea de Son San Juan el jefe de la Defensa Aérea francesa general Venot. Recibido por su colega español, general Salas y el jefe del E.M del Aire, general Navarro Garnica, tras recorrer las distintas dependencias, atendiendo las explicaciones del coronel Galarza, jefe de la base y del Escuadrón de Caza nº 41, desde la la terraza el general galo ha presenciado con emoción el vuelo de doce “Sabres” formando en el cielo una perfecta Cruz de Lorena.

Colaboran en este número:
“Canario” Azaola
Francisco Andreu
Antonio Salmerón
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.