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

Número
147
Mayo 2025

Noticias FIO

Demostración de mayo de 2025

Nuevamente la meteorología de mayo no nos permitió disfrutar de la Demostración.
Aunque las lluvias de los días anteriores habían dejado impracticable la pista de terreno natural necesaria para algunos modelos, parecía que la mayoría podrían volar desde la pista de asfalto, pero unos 5 minutos antes de la hora en que debían empezar las operaciones, un impresionante chubasco cayó sobre el campo y obligó a cancelar la Demostración.

Una hora después de cancelar la Demostración, los aviones que están basados en Getafe pudieron despegar y regresar a su base.

Noticias FIO

Rob Holland, medalla de oro en la modalidad Freestyle en los últimos campeonatos de acrobacia celebrados en Polonia y poseedor de un número impresionante de trofeos, falleció en un inexplicable accidente trasladando su avión a la base aérea de Langley, en Estados Unidos, para participar en el "Air Power".

En la fotografía vemos al campeón Rob Holland, medalla de oro, Florent Oddon, plata y Castor Fantoba (piloto de la FIO), medalla de bronce.

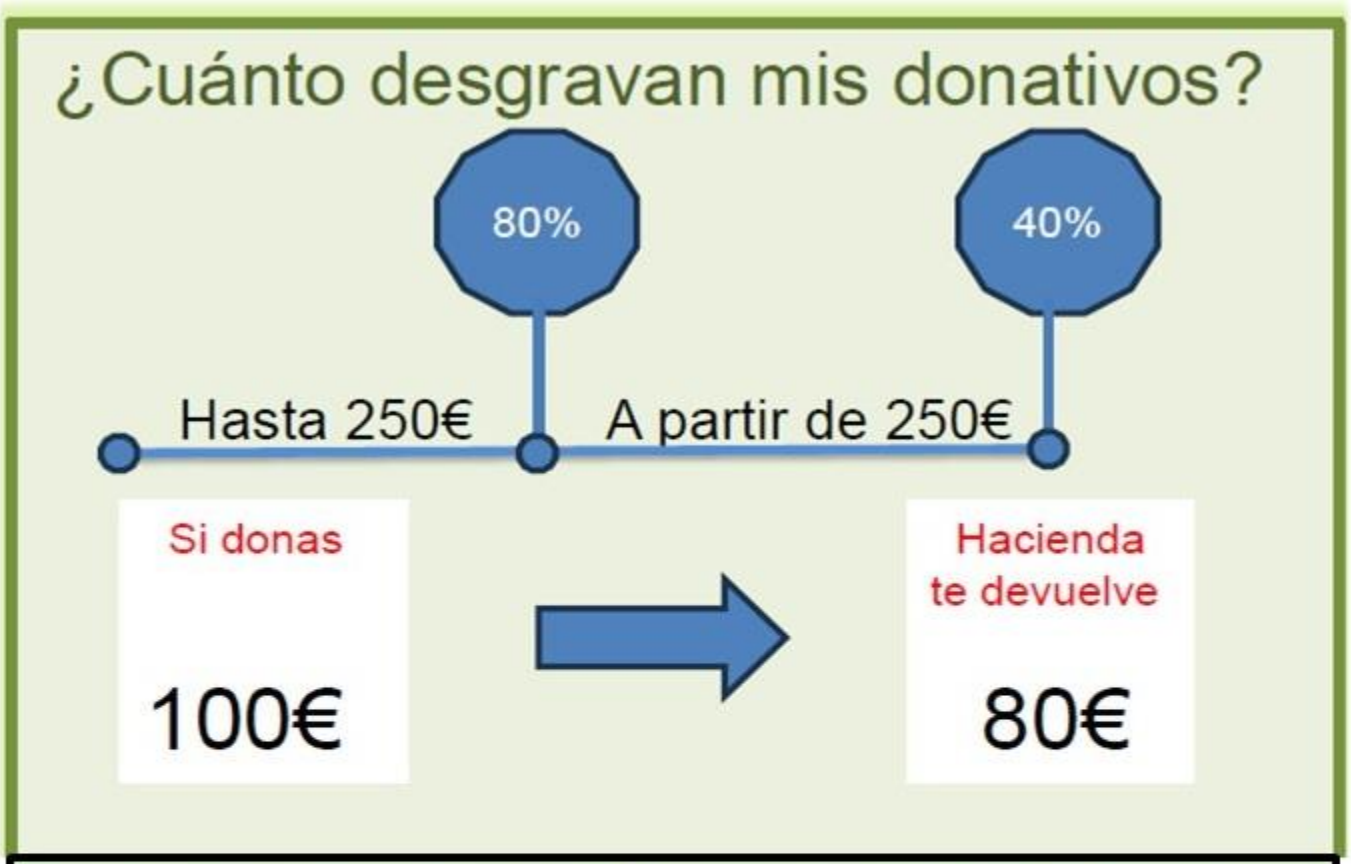
Flores en memoria de Ladislao Tejedor Romero, en el lugar donde cayó su avión, el 5 de mayo de 2013.

Noticias FIO

Carlos Manso, piloto de la FIO, recoge, en nombre del Presidente Carlos Valle, el premio concedido a la FIO.
La ceremonia tuvo lugar en el Hotel Reconquista de Oviedo.

Nos visitaron el comodoro Gerardo Isaac, héroe de Malvinas y el comodoro Matías Orefice, piloto de caza, agregado de defensa de la República Argentina en España.

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%.**

Día a día del C. R. M.

Vista general del C.R.M.

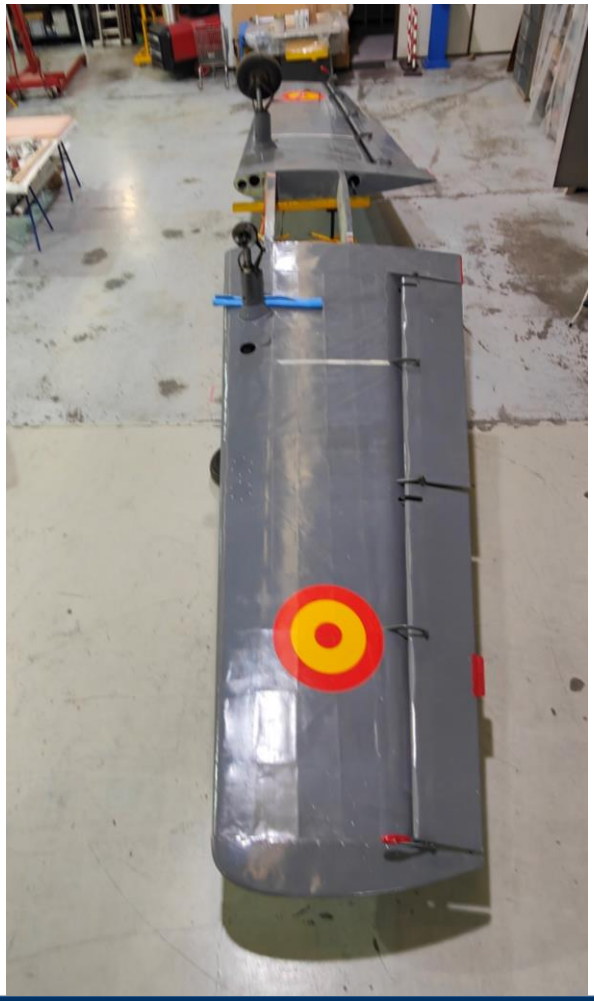
Restauración de T6 DUM

Día a día del C. R. M.

Revisiones anuales en curso: SIAI Marchetti, Comper Swift y Miles Falcon

Día a día del C. R. M.

El CRM comienza el proceso de restauración de la AISA EC-BTM que fue donada a la FIO por la Federación Aérea Mallorquina en 2023.



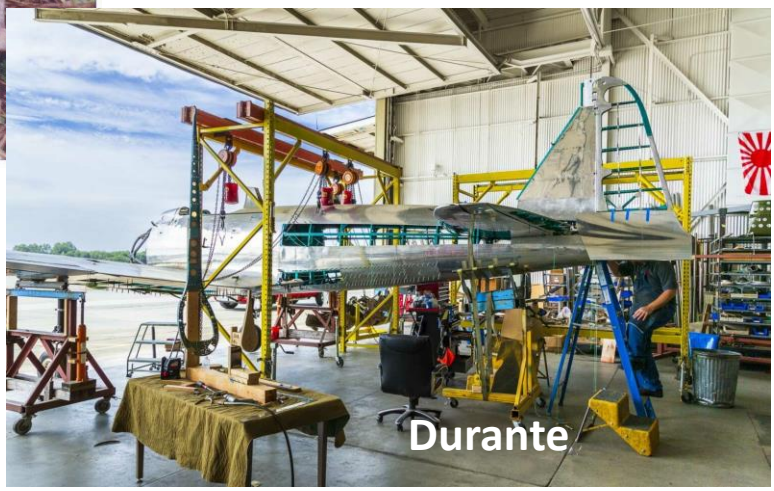
Noticias FIO

Noticias de aviación histórica

"Torrejón"

Después de "varios decenios" de trabajos han restaurado y puesto en vuelo a partir de dos células recuperadas en 1991 en *Taroa, Islas Marshall,* este bonito Mitsubishi A6M3 Model 32 Zero, el pasado día 5 de Mayo. Por razones prácticas se ha cambiado el raro motor *Sakae* por un *P&W R-1830*. Es propiedad de la colección volante de Gerald Yagen y su *Military Aviation Museum* basada en Virginia Beach

Fotos ***Jordan Arens*** *&* ***Simon Butler***



Noticias de aviación histórica

Rutas España-Méjico. Con trazo lleno, avioneta "Santander". Con trazo interrumpido, el "Cuatro Vientos".

El 13 de Mayo de 1935 Juan Ignacio Pombo despega para su raid a México. Se considera el vuelo más osado de cuantos emprendiera un aviador civil: el realizado en el verano de 1935, con una avioneta deportiva, Juan Ignacio Pombo Alonso Pesquera, hijo menor de Juan Pombo Ibarra, uno de los más brillantes pioneros de la Aviación e iniciador de una importante familia aeronáutica. Con el apoyo del Gobierno, que le concedió una subvención de 25.000 pesetas, y de la Diputación de Santander, adquirió una avioneta British Aircraft Eagle.2, monoplano de ala baja cantilever, construida en madera contrachapada y dotada de un motor Gipsy Major de 130 CV. en la que se introdujeron las modificaciones necesarias para hacerla capaz de atravesar el Atlántico.Se dotó a la avioneta de un depósito de 694 litros de capacidad, que le daba una autonomía teórica de 3.800 kilómetros y después de un viaje de prueba Londres-Santander, el domingo 12 de mayo de 1935 emprendió el vuelo en la que se bautizó con el nombre Santander, con la intención de llegar a México después de atravesar el Atlántico Sur en una etapa de 3.160 kilómetros sobre el mar, la más importante y larga recorrida hasta entonces por un avión deportivo.Juan Ignacio Pombo consumó su hazaña, después de haber atravesado España y contorneado el África septentrional hasta Bathurst, desde donde se dispuso a dar el salto a Natal. Lo hizo el 20 de mayo. Conseguido el éxito en la parte esencial de su periplo sufrió una serie de incidencias en una de las cuales la avioneta quedó destruida en un aterrizaje en Brasil. Emprendió de nuevo el vuelo el 10 de junio y después de hacer escala en Paramaribo, isla de Trinidad, Maracaibo, Barranquilla, Bogotá, nuevamente en Barranquilla y Panamá, llegó a San José de Costa Rica aquejado de un fuerte ataque de apendicitis, que lo obligó a internarse y someterse a una operación quirúrgica. Repuesto de ella continuó su recorrido y tras hacer escala en San Salvador, Guatemala, Vera Cruz y Acapulco, tomó tierra triunfante en México el 16 de septiembre de 1935. La avioneta fue regalada a la Ciudad de México y el Gobierno local le nombró Alférez Honorífico de la Aviación Mexicana. En el Museo se exhibe una réplica de esta avioneta.

REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

11/02/1910. El piloto francés Julien Mamet, hace el primer vuelo en avión registrado en España. Con un monoplano Blériot XI realiza una demostración aérea de unos dos minutos ante el público reunido en el Hipódromo de Can Tunis de Barcelona.

Julien Mamet fotografiado tras realizar el primer vuelo en avión registrado en España (1910)

28/02/1913. Es creado el Servicio de Aeronáutica Militar español, con las ramas de Aerostación y Aviación. Este servicio, que estará a las órdenes del Coronel Pedro Vives Vich y el cual dependerá únicamente del Ministerio de la Guerra.

A esa fecha estaba vinculado a la Sección de Ingenieros del Ejército de Tierra. Dos meses después por Real Orden del 16 de abril de 1913, nace el "Servicio Aeronáutico del Ejército español".

Se reproduce el apéndice número 3 del Reglamento del Servicio de Aeronáutica, el cual señala en lo esencial: "*El personal del servicio aeronáutico llevará sobre el uniforme el emblema de Aeronáutica: dos alas de plata con un disco rojo en medio y una Corona Real encima.*

Este emblema será de metal para los soldados y clases de tropa, que lo llevarán en el brazo izquierdo; y bordado para los jefes y oficiales, que lo llevarán en el costado derecho a la altura del primer botón de la guerrera". "Los pilotos de globo añadirán al emblema una rueda de timón, y los de aeroplano una hélice de cuatro ramas".

Brevet de piloto de avión *(En España se les conoce popularmente como "Rokiskis", debido al nombre de uno de los antiguos fabricantes)*

Efemérides publicadas por AEROHISTORIA en el número de enero 2025

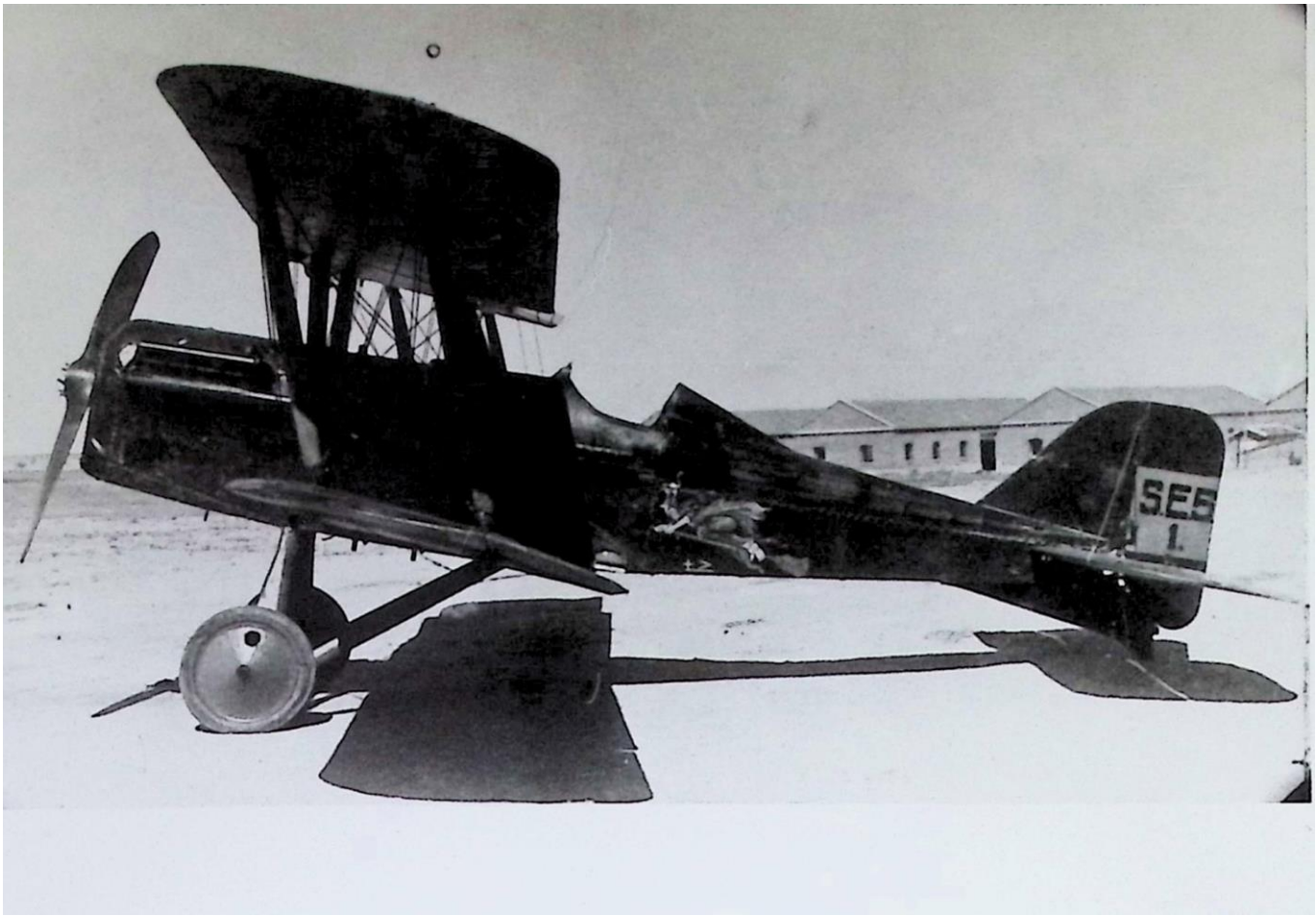
Archivo fotográfico “Francisco Andreu”

Comentario de Francisco Andreu

SOPWITH 1 ½ “STRUTTER” M-ADAA
Agosto 1920 en el Hipódromo de Lasarte, San Sebastián.
Todos tenían motor R.R. de 275 c.v.

Dos aviones de este modelo volaron en España. El primero llega el 24 de abril de 1920 y es matriculado M-ABBB, cuatro meses más tarde se le añade el segundo matriculado M-ADAA que volado junto al anterior por Alberto Bayo y Joaquín Cayón.
Parece ser que hubo un tercero que voló con la Aeronáutica Naval, encontrándose en reparación en abril de 1925.

Archivo fotográfico “Francisco Andreu”



Comentario de Francisco Andreu

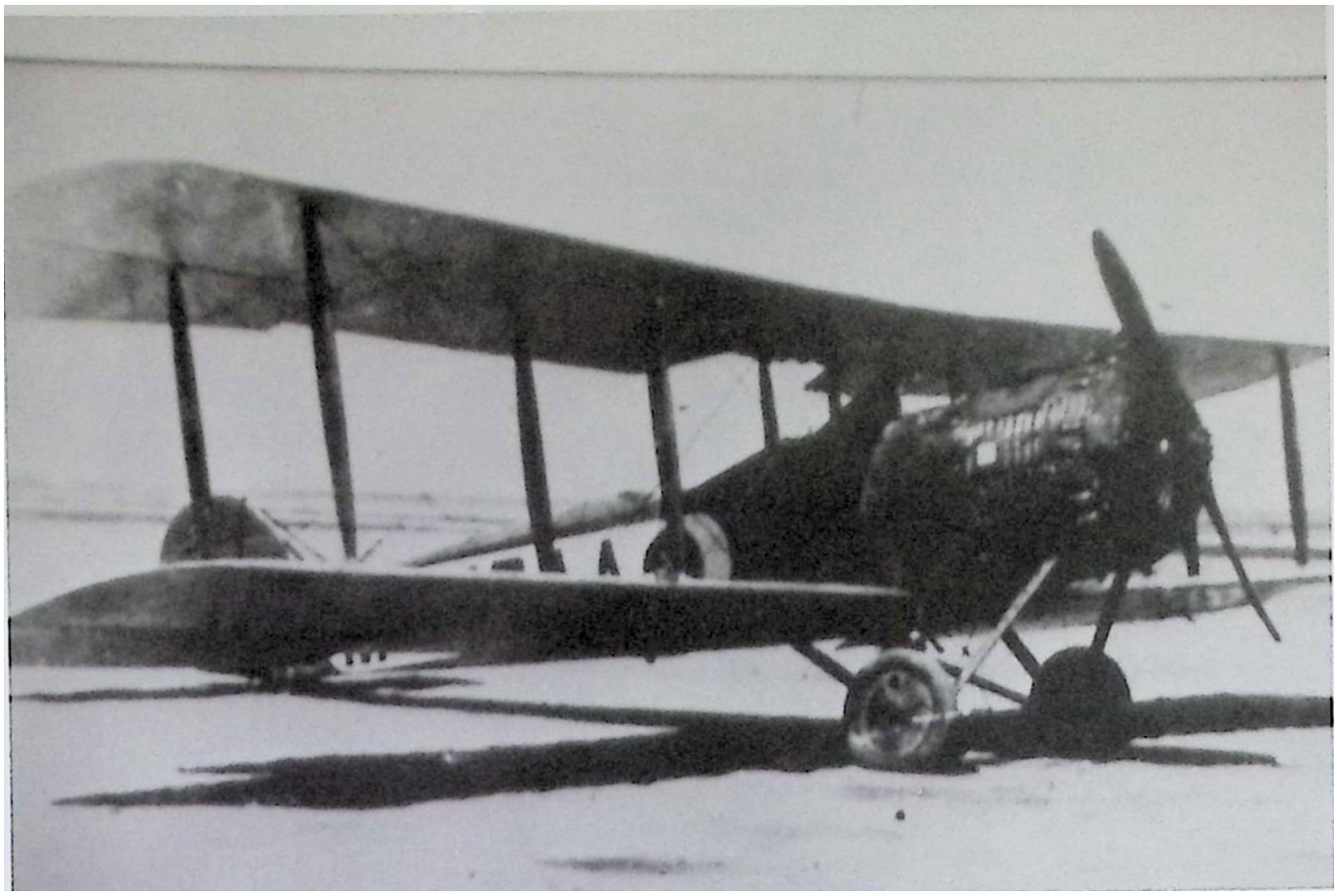
Royal Aircraft Factory SE-5
Año 1917 - 1919

Se estima que dos aparatos de este tipo volaron en España para la Aeronáutica Militar. Se desconoce en que unidades sirvieron.

Fue un excedente de guerra, avión de caza monoplaza considerado como excelente plataforma de tiro.

Se fabricaron mas de 5.800 aviones.

Archivo fotográfico “Francisco Andreu”



Comentario de Francisco Andreu

SALMSON A2

Entró en servicio hacia finales de 1919 o principios de 1920.
Sólo existió un avión en servicio.

Con este avión, el capitán Carmelo de las Morenas el 1 de febrero de 1920, participa en el primer “raid” aéreo internacional de nuestra aeronáutica, volando desde Madrid a la base aérea de Alverca, cerca de Lisboa, con una escala intermedia.

Colaboraciones EL CONTINENTE BLANCO

Félix Manjón Martín

EL CONTINENTE BLANCO

OPERACION ANTARTIDA

La vida en la Antártida, no es sólo cosa de pingüinos. También otras «aves» conviven allí, con el único fin de llevar a cabo misiones de carácter humanitario, transporte y vigilancia y protección del ecosistema.

Estas «aves» a las que nos referimos son los De Havilland DHC-6 Twin Otter, aviones que, con un equipo de profesionales a su alrededor, consiguen su meta día a día: Que la vida en el continente antártico siga siendo posible

«Base Marambio de Aguila, buenos días, en aparcamiento, para un vuelo a base Jubanys, datos de rodaje y permiso.

Aguila, aquí Marambio, buenos días, el viento es de 060/30 kt, 4/8 cúmulos a 500 ft. 6/8 de estratocúmulos a 3.000 ft. Temperatura --22^{0,} ,Punto de rocío —24^{0}, QNH 968. Autorizado a rodar.»

De esta manera comienza cualquiera de los vuelos que en la base Marambio se vienen realizando habitualmente, desde hace 25 años, en unas condiciones meteorológicas sólo propias de esas latitudes, cambiantes en muy cortos períodos de tiempo, y en las que el equipo de meteorólogos desempeña un papel vital, ya que el éxito de cada misión depende en gran parte de las observaciones y pronósticos previamente realizados.

Durante dos meses conocimos a fondo y de una forma muy especial cómo vuela, en condiciones de engelamiento, el DHC-6, un avión con unas características óptimas para la operación antártida, y que allí es operado por la Fuerza Aérea argentina, con un excelente rendimiento.

menos accesibles por medio de

Colaboraciones EL CONTINENTE BLANCO

Félix Manjón Martín

La base Marambio se encuentra situada en una pequeña isla en el mar de Wedell, el cual se encuentra congelado la mayor parte del año. La pista está en las proximidades de la base ocupando una amplia meseta a 198 m de altitud y en ella es el único lugar donde podíamos aterrizar con tren convencional, por lo cual el Twin Otter tiene la posibilidad de utilizar ambos medios, esquís o tren normal, dependiendo de las necesidades, por medio de un sencillo sistema hidráulico. También a esta base antártica llegan los C-130 Hercules desde el continente sudamericano, con el personal científico, material, víveres, etcétera, que son repartidos al resto de las bases situadas en parajes ansiado como el correo, que en un lugar aislado como éste adquiere un valor muy especial, ya que muchas de las cosas más comunes en cualquier lugar menos hostil cobran aquí valores muy preciados. Para ello, es fundamental la labor de un puñado de hombres que se encargan de que ese vuelo sea factible, teniendo que vencer a menudo serias contrariedades como son soportar temperaturas bajísimas, con el consiguiente riesgo de hipotermia y luchar con vientos excepcionalmente fuertes, que sólo con el material y equipo disponible e imaginación consiguen superar.

Fotos: F. Manjón

El denominado Velo Blanco, por el que cielo y tierra se difuminan es uno de los mayores peligros.

La mayoría de los trabajos que allí se realizan son de carácter científico, como estudios glaciológicos, meteorológicos, control del ecosistema, investigación del estado de la capa de ozono, etcétera, y son desarrollados por científicos y profesionales de cada materia, que a lo largo de seis meses o un año vienen desempeñando, separados de sus familias en una situación de particular aislamiento. Una excepción de ello lo constituye la base Esperanza, situada a 54 millas de nuestro centro de operaciones y en la cual viven un grupo de familias, con la condición de que

cada uno de los cónyuges pueda desarrollar actividades profesionales por su titulación, como pueden ser labores docentes, biológicas o médicas. La labor de equipo es prioritaria a la hora de trabajar en estas condiciones y, de hecho, es imperativo el hacerlo como mínimo de a dos, solventando así rápidamente cualquier síntoma de congelación observado por el compañero, ya que uno mismo puede no llegar a percatarse a tiempo.

Antes de realizar cualquier vuelo, se producen las comunicaciones previas con los lugares de destino, como son petición de información meteorológica en el momento actual, pronóstico en destino, así como preparación del equipo médico y contra incendios, desplazamiento de los vehículos oruga y motos de nieve hacia en punto de la toma, balizamiento y labores propias de improvisación del aeródromo, con la consiguiente colocación de paneles, anemómetro, manga, radio, combustible, en un lugar próximo a la base y que en la mayoría de los casos se trata de un glaciar. Las tomas y posteriores despegues se hacen siempre en los mencionados glaciares, cuyas grandes masas de hielo descendente hacia el mar ofrecen una superficie llana y estable idónea para este fin. Es necesario tomar una precaución especial para evitar las temidas grietas que esporádicamente aparecen y que en ocasiones alcanzan más de 500 m de profundidad, estando presentes en la mente de cada tripulante en todos y cada uno de los anevizajes, aunque hasta la fecha sólo se han registrado accidentes fatales en dichas grietas con los vehículos de apoyo y nunca con el avión. Para ello, siempre se realiza una pasada de reconocimiento a baja altura y en la medida de lo posible se observan los indicios de futuras grietas en la zona.

Antes de salir del hangar para un vuelo es necesario calentar los equipos del avión.

Habitualmente se navega en base a informaciones Omega, alguna estación VOR y NDB existentes en el área y, cómo no, con el socorrido GPS. La navegación GRID (sistema de navegación en áreas polares) en estas latitudes apenas se utiliza en las misiones habituales. Los vuelos se preparan con unos márgenes de seguridad más amplios, especialmente en cuanto a autonomía se refiere, por razones obvias. La parte del vuelo más peculiar se plantea en la fase de aproximación final, pues es donde aparecen factores que eran totalmente nuevos para nosotros y se puede asegurar que son bastante sorprendentes. Las ayudas tipo VOR y NDB permiten llevar a cabo una navegación radioeléctrica sin problemas, pero se cuenta con que la aproximación al campo será siempre en condiciones visuales.

Colaboraciones

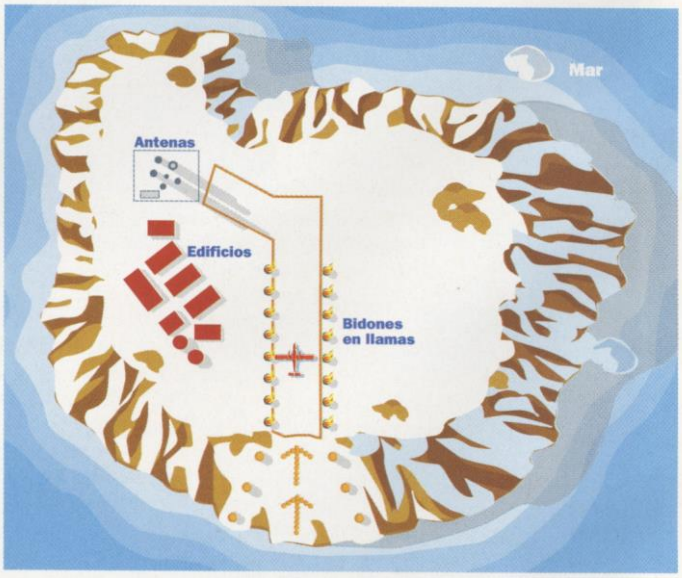
EL CONTINENTE BLANCO

Félix Manjón Martín

En el caso de la base Marambio, y toda vez que cabe la posibilidad de que se haga necesaria la aproximación en condiciones de muy baja visibilidad, debido a problemas de autonomía, emergencia, etcétera, se ha diseñado una aproximación basada en el ascenso desde el mar (habitualmente despejado) por la ladera, hasta llegar a la pista que se encuentra en una meseta en la cima, y para ello se han dispuesto indicaciones visuales por medio de bidones de combustible que en la mencionada ladera indican la alineación de la pista; y, una vez en cabecera, bidones de combustible en llamas, a modo de balizas, señalan los márgenes laterales de la misma.

Durante el tiempo que allí permanecimos no nos fue necesario utilizar tan extraña aproximación, aunque sí pudimos observar cómo un C-130 lo hacía, o suponemos que lo hizo, pues no pudimos verlo hasta que estaba junto a nosotros en el aparcamiento, debido a que la visibilidad era extremadamente reducida. Todo esto es consecuencia de una incómoda micrometeorología propia de la isla Marambio, ya que en varias ocasiones pudimos ver desde el aire toda la isla completamente despejada a excepción de la pista y aledaños. Esto ocurría cada vez que se daban las condiciones de nubes bajas (200 ft), con viento flojo y del sur, situación que se producía con frecuencia.

La base Marambio se encuentra situada en una pequeña isla del mar de Wedell.



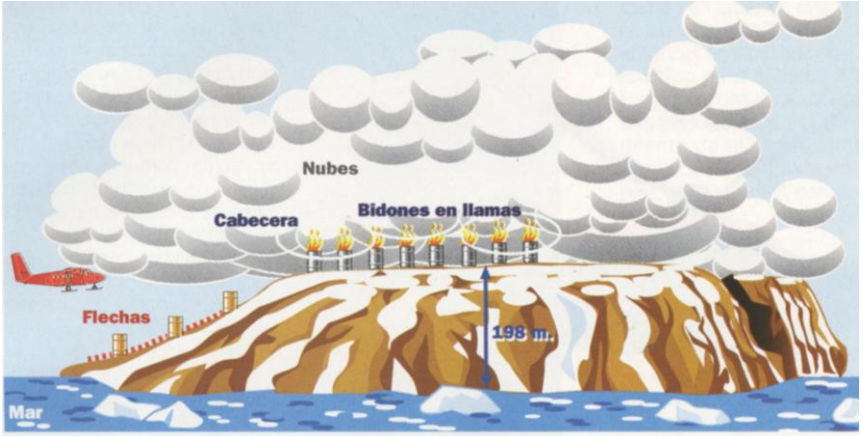
Disposición de la base Marambio.

En una ocasión realizamos tres aproximaciones muy similares desde el mar, y una vez que el combustible era el justo y el ocaso ya muy próximo, y toda vez que no alcanzábamos a ver la pista, procedimos a una base abandonada en el año 1974, dado que todos los alternativos se encontraban bajo mínimos y allí, en la base Petrel, pudimos poner en práctica gran parte de nuestra instrucción previa sobre supervivencia Antártida a lo largo de dos días, al cabo de los cuales y gracias a uno de los helicópteros Super Puma que va a bordo del rompehielos argentino Irízar, que se hallaba en la zona, se nos pudo abastecer con tres bidones de combustible que habíamos solicitado previamente en nuestra llamada de socorro. Toda una aventura con final feliz. Este barco y posteriormente los helicópteros son los que hacen llegar la mayor parte de los víveres, utillaje de gran tamaño y combustible, hasta las bases más importantes y que aproximadamente una vez al año visitan esta zona antártica.

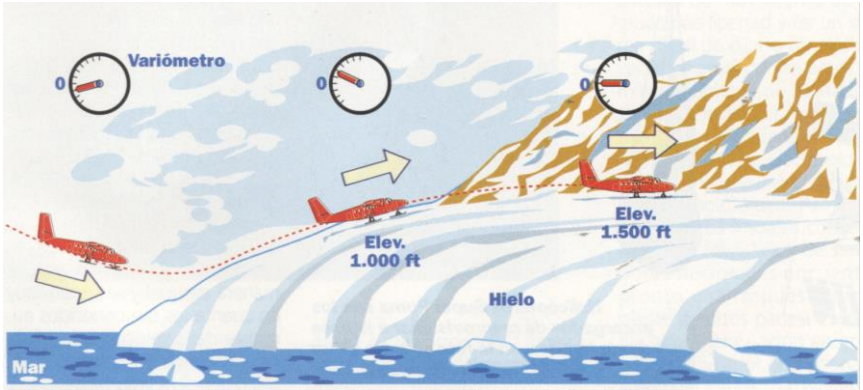
Colaboraciones

EL CONTINENTE BLANCO

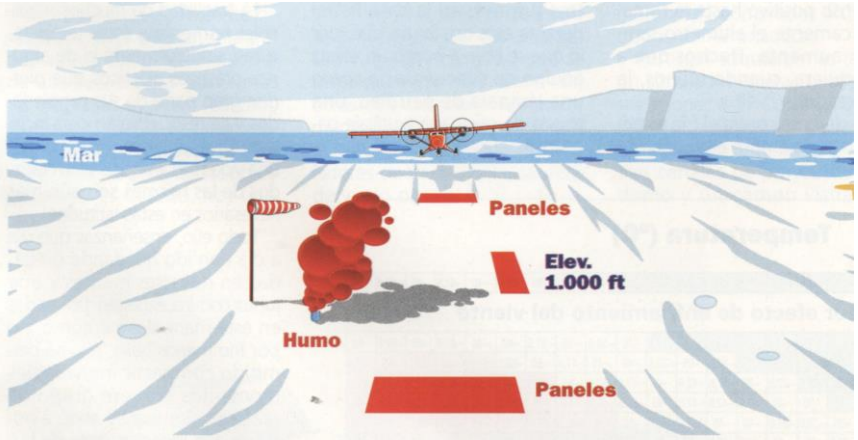
Félix Manjón Martín



La meteorología es muy especial, la capa de nubes se forma justo en la meseta.



Los aterrizajes en los glaciares se realizan con el variómetro indicando ascenso.



La pista está marcada mediante paneles; el humo permite apreciar la dirección del viento.

La operación aérea en sí exige una exhaustiva preparación, en primer lugar, desde el punto de vista de la aeronave que, horas antes, debe ser precalentada debido a que los equipos eléctricos y cableados deben comenzar a funcionar con una mínima demanda de trabajo inicial. A continuación, la tripulación efectúa la descongelación de algunos sistemas como son las pantallas de cuarzo líquido, que se encuentran bloqueadas o funcionan perezosamente, y a su vez el precalentarniento de las turbinas con chorro de aire proveniente de equipos calefactores.

En cuanto al repostado de la aeronave, se han de tomar precauciones rigurosas para que en el llenado de depósitos al aire libre no se introduzcan hielo o nieve, ni siquiera en pequeñas cantidades, ya que el drenaje de dichos depósitos es poco eficaz, debido a que a menudo estos restos de agua se congelan en el fondo y no es posible drenarlos, con el consiguiente riesgo de repentinas e inesperadas paradas de motor en vuelo.

Los tripulantes, al igual que pasan por largos períodos de obligada inactividad, tienen que poner «toda la carne en el asador» aquellos días en los que la meteorología es buena y como en esta época del año (verano austral) el tiempo de luz es permanente, la carga de trabajo aumenta y a su vez se ve incrementada por los alterados ritmos día-noche.

Colaboraciones

EL CONTINENTE BLANCO

Félix Manjón Martín

Otro de los fenómenos curiosos que allí conocimos es el del blanqueo, en el cual no se perciben las diferencias entre las nubes y la nieve. Durante la fase final de la aproximación, con una pérdida total del horizonte visible, la recogida en el anevizaje ha de hacerse en base a lecturas de radioaltímetro hasta impactar con la nieve que, dependiendo del estado de la misma, la indicación a veces es falsa y por ello el impacto se produce antes de lo esperado, fundamentalmente cuando la nieve es reciente y aún no se encuentra compactada. En esta aproximación, y dado que siempre se aneviza pendiente arriba en el glaciar, es sorprendente al principio percibir que vamos a anevizar con el variómetro marcando un sensible ascenso positivo hasta la toma. Lógicamente el altímetro también aumenta. Hechos que, a cualquiera cuando menos, le sorprenden.

La defensa contra el frío es primordial y siempre está prevista una situación como la que nosotros sufrimos en la base Petrel durante esos dos largos días; por lo que se lleva a bordo un eficaz equipo de supervivencia como una lámpara de petróleo, una tienda de campaña y utillaje para anclar el avión en la nieve.

La operación de deshielo-antihielo que allí se realiza se limita, dada la escasez de medios, a suprimir el hielo de los equipos y sistemas del avión expuestos al frío, antes de cada vuelo; y con ayuda de un ingenioso sistema de cuerdas comunes se elimina el hielo de los planos. Por otra parte, se procura evitar a toda costa las condiciones habituales de engelamiento, especialmente el vuelo entre nubes con temperaturas próximas a 0 ^{0}, aunque como es de suponer, esto no siempre es posible.

Las comunicaciones son también de vital importancia y el HF, tanto entre bases como entre avión y base o incluso con el continente sudamericano, es un hecho real y gracias a ello pudimos comunicarnos con España en repetidas ocasiones. Se dan a menudo informes de posición, así como cualquier variación por pequeña que ésta sea sobre el plan de vuelo previsto. De esta manera se puede hacer un eficaz seguimiento del avión en ruta.

VELOCIDAD DEL VIENTO		Temperatura (ºC)																									
NUDOS	km/h																										
CALMA	CALMA	10	7,5	5	2,5	0	–2,5	–5	–7,5	–10	–12,5	–15	–17,5	–20	–22,5	–25	–27,5	–30	–32,5	–35	–37,5	–40	–42,5	–45	–47,5	–50
		Sensación térmica por efecto de enfriamiento del viento																									
3-6	8	7,5	5	2,5	0	–2,5	–5	–7,5	–10	–12,5	–15	–17,5	–20	–22,5	–25	–27,5	–30	–32,5	–35	–37,5	–40	–45	–47,5	–50	–52,5	–55
7-10	16	5	2,5	–2,5	–5	–7,5	–10	–12,5	–15	–17,5	–20	–25	–27,5	–32,5	–35	–37,5	–40	–45	–47,5	–50	–52,5	–57,5	–60	–62,5	–65	–67,5
11-15	24	2,5	0	–5	–7,5	–10	–12,5	–17,5	–20	–25	–27,5	–32,5	–35	–37,5	–42,5	–45	–47,5	–52,5	–55	–57,5	–60	–65	–67,5	–72,5	–75	–77,5
16-19	32	0	–2,5	–7,5	–10	–12,5	–17,5	–22,5	–22,5	–25	–30	–35	–37,5	–42,5	–47,5	–50	–52,5	–57,5	–60	–65	–67,5	–70	–72,5	–77,5	–80	–85
20-23	40	–0	–5	–7,5	–10	–15	–17,5	–22,5	–25	–30	–32,5	–37,5	–40	–45	–47,5	–52,5	–55	–60	–62,5	–67,5	–70	–75	–77,5	–82,5	–85	–90
24-28	48	–2,5	–5	–10	–12,5	–17,5	–20	–25	–27,5	–32,5	–35	–40	–42,5	–47,5	–50	–55	–57,5	–62,5	–67,5	–72,5	–75	–77,5	–80	–85	–90	–95
29-32	56	–2,5	–7,5	–10	–12,5	–17,5	–20	–25	–30	–32,5	–37,5	–42,5	–45	–50	–52,5	–57,5	–60	–65	–67,5	–72,5	–75	–80	–82,5	–87,5	–90	–95
33-36	64	–2,5	–7,5	–10	–15	–20	–22,5	–27,5	–30	–35	–37,5	–42,5	–45	–50	–55	–60	–62,5	–65	–70	–75	–77,5	–82,5	–85	–90	–92,5	–97,5
VIENTOS SUPERIORES A LOS 64 Km/h PRODUCEN UN PEQUEÑO EFECTO ADICIONAL		PELIGROSO							MUY PELIGROSO LAS PARTES DEL CUERPO EXPUESTAS AL VIENTO PUEDEN CONGELARSE EN 1 MINUTO							EXTREMADAMENTE PELIGROSO LAS PARTES DEL CUERPO EXPUESTAS AL VIENTO PUEDEN CONGELARSE EN 30 SEGUNDOS												
		PELIGRO DE CONGELAMIENTO DEL CUERPO HUMANO EXPUESTO AL VIENTO SIN LA APROPIADA VESTIMENTA																									

Las precauciones habituales del vuelo, con posibilidad de engelamiento, aquí se observan de manera especial y se tienen muy en cuenta los tan conocidos aumento de la velocidad de pérdida, incremento del peso del avión debido a la carga de hielo y pérdida de sustentación por deformación del perfil.

La fragilidad de muchos materiales aumenta a estas temperaturas, singularmente la de algunos plásticos elásticos que pierden gran parte de sus propiedades y se resquebrajan con facilidad. Las baterías también tienen una vida más limitada y los cuidados de las mismas son aún más necesarios en estas latitudes.

Todo ello, enseñanzas que día a día han ido quedando grabadas en nuestras mentes y que junto con las experiencias vividas en este maravilloso entorno, no por frío menos bello, nos ha permitido compartir inolvidables momentos con ese grupo de profesionales que se abrió a nosotros con ingentes dosis de humanidad y que nos permitió estrechar unos lazos que muchas veces nacieron de la necesidad y otros de la misma convivencia y que convirtió estos meses transcurridos en el Continente Blanco en una experiencia inolvidable.

Helicópteros Super Puma son los encargados de reaprovisionar a la base desde buques; en la foto se trata de un depósito de combustible.

Este artículo fue publicado en la revista AVION REVUE en el número de septiembre de 1995.

Colaboraciones

La carrera de la coronación

Antonio Salmerón

El 6 de febrero de 1952 falleció el Rey Jorge VI del Reino Unido y pronto se pusieron los mecanismos necesarios para coronar a su sucesor, en la forma de su hija Isabel II, quien por entonces contaba con 26 años. Pero eran tiempos nuevos, al contrario que en 1937, cuando ascendió al trono Jorge VI, en los años 50 la televisión se había consolidado; en Inglaterra la señal de televisión de la British Broadcasting Corporation (BBC) ya se había extendido por todo el país, en EE.UU., en el área metropolitana de Nueva York, se había pasado de 3 a 12 millones los hogares con televisión en apenas dos años. La coronación de la nueva monarca británica era un evento estelar del que todos quisieron hacerse eco. En Inglaterra hubo cierta oposición de algunos sectores del gabinete, pero al final se impuso la decisión de la futura Reina, para bien de la cadena británica BBC, marcando el 2 de junio de 1953 como la fecha escogida para su ascenso al trono.

Pero a pesar de los avances, aún quedaba mucho camino por recorrer, y súbditos y espectadores del otro lado del océano quedaban fuera de las capacidades técnicas de la BBC. Las transmisiones por el aire haciéndola rebotar en la ionosfera no tenían la capacidad necesaria para una transmisión óptima, la tecnología satelital no había nacido y los cables submarinos, teóricamente una forma viable, eran prohibitivamente caros. Así que para emitir reportajes de otros continentes era necesario el transporte de los rollos de cinta de grabación a otras emisoras lejanas para su emisión.

La coronación de Isabel II fue seguida por televisión por unos 27 millones de británicos, es decir, ¾ partes de la población total del país.

Colaboraciones

La carrera de la coronación

Antonio Salmerón

Pero Canadá era territorio de la Commonwealth y las autoridades y medios de comunicación arreglaron una forma de conseguir que los súbditos canadienses de la corona británica pudiesen ver la coronación con apenas unas horas de diferencia, la operación “Ponny Express”. Desde Londres, la RAF (Royal Air Force) envió un Canberra, uno de sus bombarderos a reacción más veloces, para transportar la película de la ceremonia hasta Goose Bay, en Labrador, cruzando el Atlántico en 5 horas y media. No era la primera vez, y de hecho, el Canberra llevó más copias a diversos clientes, así como fotografías para las agencias informativas como Associated Press. Desde allí, entró en juego otro jet de combate, esta vez de la Fuerza Aérea canadiense, un caza interceptor CF-100 Canuck del 445 Sq., voló hasta St. Hubert,Quebec y desde ahí un helicóptero a Montreal para entregar el envío a la CBC (Canadian Broadcasting Company) para su retransmisión en el país antes de que acabase el día, a las 16:15 de la tarde, hora de la costa Este.

El English Electric Canberra fue un portentoso bombardero gracias a su velocidad, alcance y techo, siendo considerado uno de los mejores de su época.

En Estados Unidos la guerra televisiva estaba servida (poco han cambiado los tiempos como se puede ver), los canales CBS (Columbia Broadcasting System) y NBC (National Broadcasting Company) entraron en competición para ser los primeros en emitir la ceremonia de coronación en EE.UU. y se dispusieron a conseguir una copia antes que sus rivales. Tantearon usar los nuevos reactores de línea De Havilland Comet de la BOAC (British Overseas Airways Corporation), aunque una serie de fallos catastróficos echaron por tierra esta posibilidad.

Colaboraciones

La carrera de la coronación

Antonio Salmerón

Ambas emisoras de televisión enviaron dos aviones a Goose Bay para recibir dos copias de la coronación, pero no enviaron unos aviones cualquiera, si no unos veloces P-51 de competición. En concreto CBS contrató los servicios del piloto Joe DeBona quien pilotó el P-51C “Mr Alex”, propiedad de su amigo James Stewart. La NBC recurrió al especialista aeronáutico Paul Mantz, quien alquiló su P-51C de competición rojo con el piloto Stan Reaver a los mandos. Se da la paradoja que en la carrera Bendix de 1949, DeBona había quedado primero, por delante de Reaver. Ahora, volverían a medirse en una carrera nada convencional que culminó en Boston, desde donde se podría lanzar la emisión al aire para el mayor número de personas.

Propiedad de James Stewart, el P-51C “Mr. Alex” s/n 43-6859, un avión de competición que batió récords y pasó por manos de ilustres aviadores.

El aparato contratado por la NBC, el P-51C NX1204, s/n 42-103831 propiedad de Paul Mantz.
Foto San Diego Air and Space Museum.

Colaboraciones

La carrera de la coronación

Antonio Salmerón

Cuando el Canberra de la RAF llegó a Goose Bay ambos pilotos estaban para recibirlo y conseguir las copias de sus clientes. De Bona despegó a las 14:02, seguido por Reaver trece minutos después. Nuevamente se repitieron los resultados del trofeo Bendix; “Mr Alex” de Joe DeBona llegó a Bostón a las 16:13, Reaver a las 16:37. Parecía que la CBS iba a ganar cuando la NBC maniobró tras comprobar como la ABC (American Broadcasting Company) se les había adelantado, al pagar para compartir la emisión de la canadiense CBC. Finalmente, y tras un susto mayúsculo al comprobar que las imágenes eran de las celebraciones en Canadá, la ABC y la NBC fueron las primeras en transmitir las imágenes de la coronación de la Reina Isabel II en EE.UU., usando imágenes cedidas (más bien compradas) de la CBC. Aunque derrotados en las oficinas, la CBS pudo al menos presumir de ser la primera y única emisora estadounidense en emitir su propio montaje de la ceremonia de coronación, emitiendo a las 16:30.

Ejecutivos de la CBS recogen los rollos de cinta de la coronación de Isabel II nada más tomar tierra Joe DeBona con su aparato.

Foto Life Magazine.

Independientemente de quien ganase, aquel despliegue aéreo marcó un hito en televisión, nunca antes los continentes americano y europeo habían disfrutado del mismo programa de televisión en el mismo día. Las dos cadenas alquilaron dos gigantes del vuelo transatlántico para llevar más material desde Londres directamente a Boston para continuar con su cobertura; la CBS contrató los servicios de un Stratocruiser de la BOAC, mientras la NBC usaba un DC-6 de la Pan Am.

Colaboraciones

La carrera de la coronación

Antonio Salmerón

Por otro lado, se cuenta que, en secreto, la NBC negoció con English Electric. La compañía tenía que enviar uno de sus Canberra a Venezuela, que los había adquirido para su fuerza aérea. El trato fue que la entrega del avión se hiciese vía EE.UU., el día señalado, transportando en secreto uno de los rollos de película de la celebración. Sin embargo, cuando llegó el día el avión registró problemas con el combustible y dio media vuelta. Esta historia termina con que hubo una filtración al gobierno británico y se dio la orden a los pilotos (militares de la reserva y por tanto sujetos a obedecer las indicaciones del gobierno) de volver con el objetivo de que EE.UU., no se adelantase a Canadá en la emisión de la coronación.

¿Qué pasó con nuestros protagonistas? DeBona siguió triunfando al igual que el P-51C “Mr. Alex”. El 31 de marzo de 1954 establecieron un nuevo récord de vuelo transcontinental volando Nueva York-Los Ángeles en 4 horas, 24 minutos, 17 segundos. Tristemente el avión quedó destruido en agosto de 1955 tras un accidente, aunque el piloto y propietario actual, James Cook, sobrevivió al saltar en paracaídas. Este avión había pasado por las manos de personalidades tales como Jackie Cochran, James Stewart o Joe DeBona y su historia no acabó ahí. Warren Pietsch adquirió una gran cantidad de restos de lo que él creía un P-51A para comenzar un trabajo de reconstrucción cuando al comprobar los números de serie descubrió que se trataban de los restos de este avión de competición y protagonista de nuestra historia “real”. El proyecto terminó en manos de AirCorps Aviation para Dakota Territory Air Museum, quien en 2023 presentó el avión en estado de vuelo ante el mundo entero en el EAA Air Venture en Oshkosh en azul cobalto como “Thunderbird”, la identidad con la que compitió y batió récords antes de ser rebautizado “Mr Alex” con motivó de la “Carrera de la Coronación”.

El P-51C Thunderbird, avión pilotado por DeBona en la “carrera de la coronación”, vuela de nuevo, restaurado con sus colores de competición. Foto Facebook AirCorps Aviation.

Stanley Reaver siguió siendo piloto de la flota de Mantz, participando en filmaciones o haciendo vuelos ferry de los aviones de su jefe. El P-51C de Mantz tuvo una vida menos dolorosa que “Mr Alex / Thunderbird”. Pasó a mano de otro gigante de la aeronáutica cinematográfica, Frank Tallman. Y tras él otro grande, Kermit Weeks,que lo incorporó a su colección de Fantasy of Flight en 1980. Hoy sigue volando como “Ina the Macon Bell”, del 332 FG.

“Ina the Macon Belle” era el avión de Lt.Col. Lee Archer, uno de los aviadores de Tuskegee más populares.
Foto DerHossMeister, Wikipedia

Fuentes:

- Dakota Territory Air Museum´s P-51C Thunderbird, Part 3 (Mr Alex and the Coronation, por Chuck Cravens:
https://www.aircorpsaviation.com/dakota-territory-air-museums-p-51c-thunderbird-part-3-mr-alex-and-the-coronation/
- CBC, artículo de Janet Davison:
https://www.cbc.ca/news/world/queen-s-coronation-made-history-for-canada-and-for-television-1.1315654
- CBC, artículo de Jon Thompson:
How a northwestern Ontario pilot helped bring Queen Elizabeth's 1953 coronation to Canadians | CBC News
- Daily Mail, artículo de Tom Leonard:
https://www.dailymail.co.uk/news/article-12052243/The-frantic-race-CBS-NBC-Queen-Elizabeths-1953-coronation-US.html

EL VUELO DEL PLUS ULTRA,
LA MAYOR HAZAÑA AÉREA ESPAÑOLA DE TODOS LOS TIEMPOS

Desde que se concibió la idea del vuelo en febrero de 1925, el ejercito lo apoyo en todos sus aspectos. Los objetivos eran claros, se quería aumentar la influencia española en América, hermanarnos con sus jóvenes naciones e incrementar los lazos comerciales mutuos. Con esta idea también el gobierno había aumentado el número consulados y delegaciones en Hispanoamérica en un 20%. Por otra parte el ejército quería demostrar la avanzada técnica aeronáutica española, incrementar el prestigio internacional y demostrar que se podía establecer rutas aéreas con América rápidas y seguras.

La idea original partió del comandante Ramón franco. Este propuso para el vuelo, al prestigioso navegante Mariano Barberán, que posteriormente tuvo que ser sustituido por el capitán Julio Ruiz de Alda, al pedir Barberán la baja del ejército en agosto del 25. El mecánico elegido fue Pablo Rada, conocido por su gran habilidad.

El raid, consistiría en realizar un trayecto desde Palos de la Frontera hasta Buenos Aires, utilizando un solo aeroplano. Los portugueses Coutinho y Cabral ya habían cruzado el océano atlántico en 1922, volando con tres aparatos distintos, pues se averiaban y tenían que ser sustituidos.

Los españoles sabían que los portugueses lo volverían a intentar utilizando un solo avión por lo tanto el factor tiempo era decisivo.

El proyecto fue rápidamente apoyado por el ejército y presentado al gobierno por el general Soriano Jefe de la Aeronáutica Militar y el mismo Franco, en el transcurso de las operaciones posteriores al desembarco de Alhucemas. A mediados de noviembre en Larache, el general Primo de Rivera presidente del gobierno aprobó el proyecto sin dudarlo y ofreció el apoyo de dos buques de la Armada, el Alsedo y el Blas de Lezo. A su vez la Armada impuso un oficial aeronaval, el teniente de navío Jose Manuel Duran, aviador muy experimentado y conocido.

.

PREPARACION

El aparato elegido era un Dornier Do J Wal modificado, con un peso máximo al despegue de 8.000 kg y un alcance de 3.000 km. Dotado con dos motores Naiper Lion de 450 Hp. Este aparato estaba incluido dentro de un lote de tres hidros más adquiridos por el ejército, aunque estos últimos eran Do J Wal con motores Rolls-Royce Eagle IX normales. En el hidroavión disponían como instrumentos de navegaciónn de un derivómetro, un radiogoniómetro, dos brújulas de precisión y un equipo de radiotelegrafía sin hilos, a parte de los sextantes para la navegación astronómica.

El hidroavión lo recogieron el 12 de noviembre en Marina di Pisa (Italia) después de un considerable retraso en el ensamblaje, Franco y Alda pensaban y con razón, que los italianos estaban demorando la entrega porque tenían la intención de realizar el mismo proyecto de cruce del Atlántico, por lo que se personaron en Pisa y después de varios vuelos de prueba, se llevaron el Dornier rumbo a Melilla probando los equipos.

Este vuelo, no transcurrió sin incidencias, pues se tuvo que hacer una escala en Los Alcázares Murcia, por avería en la nodriza del motor posterior. Allí se encontró con el Savoia S.55 Alcacione de Casagrande y su tripulación dispuestos a ir también a Argentina. Al hablar con ellos se dieron cuenta de que los italianos, no tenían muchas posibilidades completar el raid. Mas tranquilos, al día siguiente, despegaron completando el vuelo con destino a Melilla. Allí los preparativos y pruebas fueron encauzándose y con premura, se adelantó el vuelo a Enero para lograr la primacía.

El trayecto de Palos a Buenos Aires no iba a estar exento de peligros y los aviadores lo sabían.

El 16 de enero partieron de Melilla a Palos con el hidro y amerizaron en el rio Tinto sin novedad.

¿POR QUE PALOS DE LA FRONTERA PARA INICIAR LA TRAVESIA?

Muy sencillo, de allí eran los marinos andaluces que partieron con Colón en el viaje del descubrimiento. De allí eran las tripulaciones y los dos capitanes de las carabelas, los Pinzón y los Niño de Moguer, los navegantes, los mejores marinos de nuestra historia. Los que cambiaron el curso de la humanidad y nos convirtieron en un imperio global, el primero de la historia del hombre. Nuestros aviadores, tendrían que ser herederos directos de todos ellos. Esto tenía que quedar muy claro. Orden del gobierno. Ellos también estaban totalmente de acuerdo. Así se reprodujeron exactamente todos los primeros pasos que dieron nuestros marinos en esta primera expedición náutica, partiendo del mismo puerto, del mismo muelle. Tan solo se cambió el avión por el barco

Foto: Ejército del Aire,

EL RAID

Dos días antes hubo celebraciones en el monasterio de la Rábida con asistencia de autoridades, entre ellas estuvo el infante Alfonso de Orleans.

El día 22, en Palos de la frontera después de oír misa en la iglesia de San Jorge, se subieron a la barca que los trasladó al hidro. Los remeros fueron los alcaldes de Palos y Moguer. A las a las 07:55 h despegaron sobre el río Tinto y después dieron una pasada sobre el monasterio de la Rábida. Luego enfilaron la isla de Saltés tal y como se hizo 434 años atrás por los descubridores y comenzaron el vuelo a Canarias.

La tripulación la componían, Franco de piloto, Alda de copiloto navegante y radiotelegrafista, Duran con el mismo cometido y Rada de mecánico. También llevaban un fotógrafo abordo.

Esta etapa transcurrió bien en su primera fase aunque se encontraron con una gran cantidad de nubosidad que les obligó a volar sin contacto visual con el mar durante 4 horas. Franco ascendió a 1500 metros. Al estar a unas 600 kilómetros de Gran Canaria recibieron el gonio de las Palmas y Tenerife. Navegando a estima, no se habían desviado mucho de la trayectoria. El problema era la meteorología, muy nubosa. Más tarde divisaron Fuerteventura por la izquierda y al llegar a Gran Canaria encontraron bastante bruma. Al final lograron ver un hueco en la nubosidad y amerizaron en el Puerto de la Luz después de 8 horas de vuelo y 1.300 km recorridos.

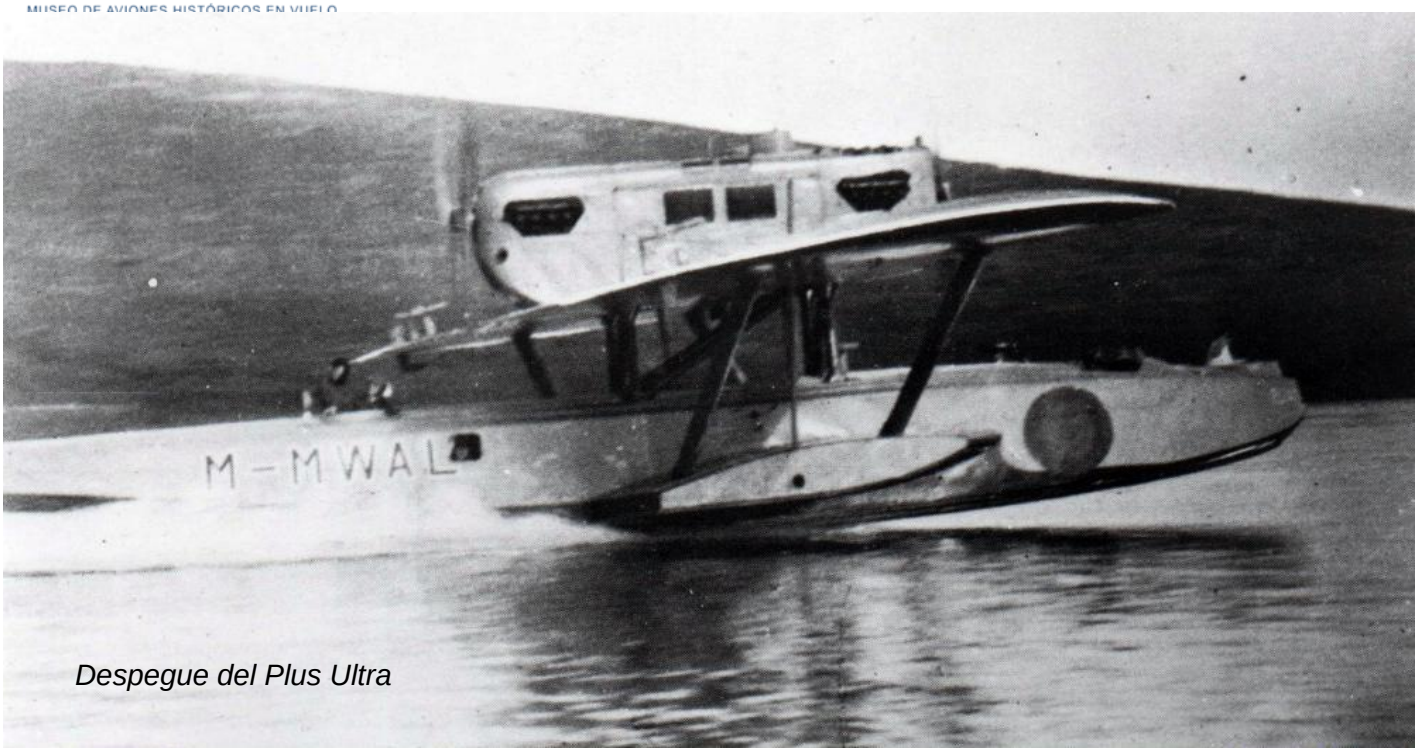
Las intenciones de Franco y Alda eran proseguir al día siguiente, pero las condiciones meteorológicas no eran buenas, además no hubo tiempo para inspeccionar bien los motores. Franco aprovechó para trasladar el hidro a la bahía de Gando, que aunque era más pequeña en extensión, había mejor mar.

Se redujo considerablemente el peso en unos 400 kilos de pertrechos. El fotógrafo Leopoldo Alonso y su equipo tampoco continuaron.

El Plus Ultra en el puerto de Palos de la Frontera (Huelva) antes de iniciar el vuelo.

Colaboraciones El vuelo del Plus Ultra

José Fernando Carvajal



Despegue del Plus Ultra

Por fin, el martes 26 a las 7:35 despegaron rumbo a la Sal. Empezaron navegando con señales gonio de cola de Tenerife y Gran Canaria. A las tres horas de vuelo al sobrevolar al trasatlántico español San Carlos, este les dio su posición por radio que era acorde con la estimada. Para aprovechar el viento en cola volaban a unos 200 metros. sobre el mar. Había mucha nube baja. A las cinco horas y media de vuelo recibieron señales del buque alemán Arthus. En breve recibieron señales gonio de estaciones a proa pero no eran las esperadas de Porto Praia o San Vicente. Se dedujo que podían ser de los barcos allí atracados. Tres horas más tarde sobrevolaron la isla de la Sal, con muy mala visibilidad. Tampoco el mar ayudaba y tuvieron que hacer un amaraje muy complicado en Porto Praia. Total 9 horas y 50 minutos y 1.670 km de recorrido.

Allí se encontraron con el destructor Alsedo y el crucero Blas de Lezo de la Armada que los había enviado de apoyo.

La siguiente etapa era la del cruce de océano hasta Pernambuco, la más larga y complicada. Los cálculos debían ser muy precisos. Los dos factores determinantes eran el peso y la larga duración del vuelo, estimada en dieciséis horas. Esto implicaba que el hidro iría muy cargado sobre todo de combustible y necesitaría una mar muy plana para el despegue. El peso se redujo al mínimo, incluyendo equipajes, repuestos etc. En este vuelo, para ahorrar peso, no iba a ir el Teniente de navío Duran que embarcó en el destructor Alsedo. También este buque transportó todo el equipo que se aligeró junto a equipajes y pertrechos varios como, ancla, herramientas varias, envases de víveres, botiquín, cajas de sextantes, ropa personal, botes de humo, fundas de hélices y hélice de repuesto.

Debido al estado de la mar hubo que transportar el hidro hasta un recodo de la isla que permanecía más tranquilo. Esto demoró mucho el despegue que estaba programado para las doce de la noche del 29 y así evitar el vuelo nocturno en su mayoría.

Al final no pudo ser cumplido el programa y el vuelo partió a las 6:10 de la mañana. Todos los implicados en la operación sabían que el objetivo de volar directos al continente no se haría y que por tanto se tendría que hacer escala en la isla de Fernando de Noronha para evitar la noche.

En principio se voló a muy baja altura con marcaciones de cola del gonio que recibía emisiones de Praia y del Blas de Lezo, pero a las 9:30 se terminaron y comenzaron a navegar a estima y astronómica. Cuatro horas y media más tarde empezaron a recibir señales radio de barcos. El tiempo no acompañaba. El mar estaba agitado y nuboso con lluvias a baja altura que no siempre evitaron. Cincuenta minutos más tarde sobrevolaron al buque alemán Arthus de nuevo. Este les dio posición y comprobaron que se habían desviado solo 8 Nm. Las estaciones de Noronha y Pernambuco no aparecían. Esta última apareció a las 16 horas. Veinticinco minutos más tarde pasaron el ecuador y lo celebraron abordo. Entonces mandaron un mensaje al Arthus para que avisara a Noronha de su estimada ya muy ajustada a la hora del ocaso. Cuando recibieron las débiles señales de la estación de Noronha aproaron a ella. A las 18:35 anocheció y Franco decidió amarar al lado de un barco que estaba a unas 25 Nm de la isla. El tiempo era bueno pero el mar estaba agitado y no quisieron arriesgarse a un amaraje nocturno con bengalas. Desdichadamente el barco se acercó para saludarles y luego se alejó. Por lo que tuvieron que navegar por mar más de una hora, guiándose por el faro de la isla, que por la mala mar a veces se perdía de vista. Franco se dirigió al puerto de San Antonio. Antes de llegar vieron un farol con una luz prendida de una madera donde amarraron el hidro. Al estar resguardada la zona pasaron allí la noche sin desembarcar y bastante cansados.

El vuelo duró 12 horas y 25 minutos y recorrieron 2.305 kilómetros, más las 25 millas naúticas de navegación en superficie de casi dos horas.

Al día siguiente amaneciendo, apareció el destructor Alsedo al que embarcaron brevemente, pues pensaban retomar el vuelo a Pernambuco antes del anochecer. Al medio día después de la inspección de rigor y la carga de herramientas y pertrechos ya con Duran abordo, despegaron rumbo a Pernambuco.

El mal tiempo continuaba y volaban a 150 metros para evitar chubascos pero cuando estaban a 60 Nm de Recife se oyó un fuerte estruendo de los motores. Franco corto motor y se dio cuenta del origen de la vibración; la hélice trasera estaba desequilibrada. Entonces paró el motor trasero y tuvo que perder altura hasta aproximadamente 10 metros. del agua. Con un motor no era posible más. Acto seguido Ruiz de Alda plegó la antena dorsal y el mecánico Rada arriesgando su integridad, desmontó la hélice, mientras Alda y Duran arrojaron toda la carga por la borda menos 200 litros de fuel. Volando a 90 km por hora y muy bajos a veces a 5 metros del agua, alcanzaron el puerto de Recife amarando dentro. De los 540 km de la etapa 135 lo habían hecho con un motor. Total del vuelo 3 horas 38 minutos. La etapa más corta se convirtió en la más accidentada.

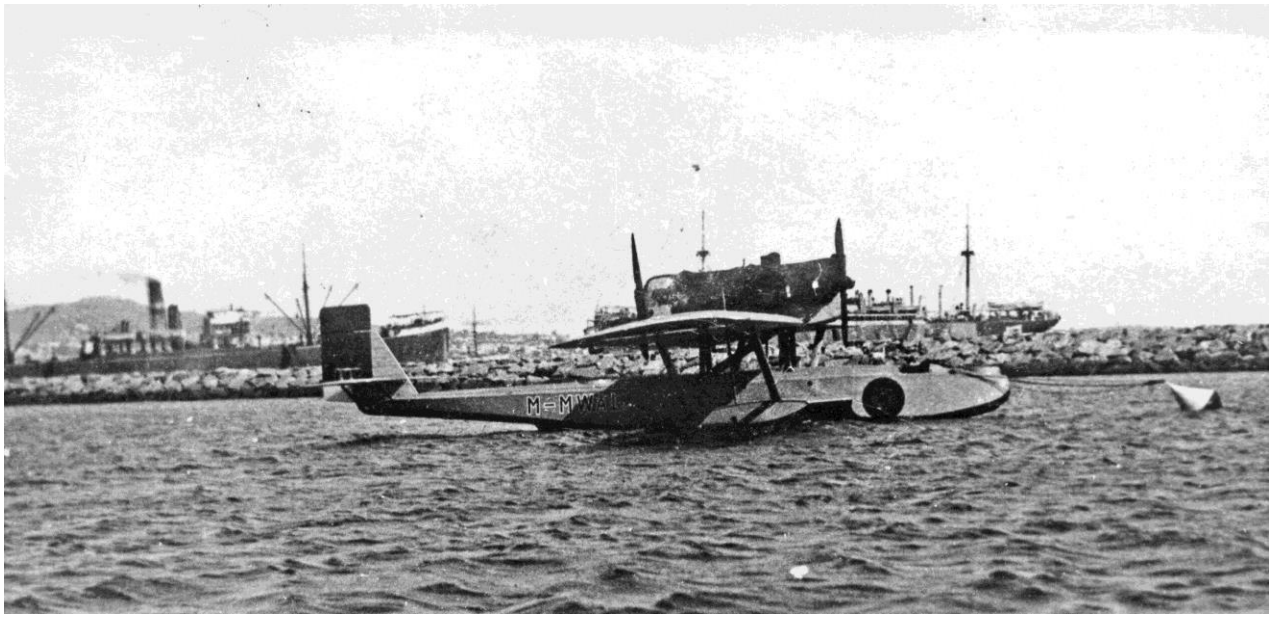
Al llegar el Alsedo a Recife con repuestos, cambiaron la hélice trasera y desmontaron el radiogoniómetro ya que consideraban que no iba a ser necesario en los siguientes vuelos. Los recibimientos ya empezaron a ser considerables y las máximas autoridades se acercaron a saludar a los aviadores.

El 4 de febrero despegaron rumbo a Rio de Janeiro para hacer una etapa muy larga costeando el litoral. El vuelo, al margen de la tormenta anunciada por los servicios meteorológicos y que sortearon sin dificultad, transcurrió sin novedad. En esta etapa volaron a una altura variable de 500 a 100 metros. Después de recorrer 2100 km en 12 horas y 15 min arribaron a Rio. El entusiasmo pronto se desbordó y una embarcación al acercarse al hidro, dañó el empenaje de cola sin mucha importancia.

Tras varios días de homenajes y celebraciones, se procedió a sustituir de nuevo la hélice trasera, en esta ocasión por una bipala que ofrecía más garantías. También se reparó la cola.

En el amaraje del vuelo de prueba, se incendió el motor trasero y el mecánico Rada se quemó levemente al extinguirlo. Los daños fueron leves, tan solo se sustituyeron los cables de las bujías.

La siguiente etapa fue larga también. Despegaron, después de varios intentos, el martes 9 a las 07:12 de la mañana con intención de llegar de día a Buenos Aires. Estaban muy cansados por las celebraciones y esta circunstancia pasaba factura, además el combustible no era el apropiado pues no consiguieron que se suministrara éste y tuvieron que utilizar el de automoción de peor rendimiento. En cualquier caso el vuelo fue normal exceptuando que la noche se echó encima y tuvieron que pernoctar en Montevideo. A su llegada, fueron calurosamente recibidos. El vuelo duró, 12 horas y 20 minutos. Hicieron 2.060 km costeando.



Escala en Montevideo

Al día siguiente despegaron a las 11:57 y llegaron a destino en una hora y treinta minutos, recorriendo 220 km. En esta pequeña etapa tuvieron que amerizar brevemente para reparar una fuga en las conducciones de fuel.

Antes de amerizar en Puerto Madero, Buenos Aires, sobrevolaron el monumento a Colon en señal de reconocimiento.

El entusiasmo se desbordó hasta tal punto, que los aviadores al reducir gases para la aproximación, pudieron escuchar perfectamente el griterío de la población mezclado con las sirenas de los barcos. Los comercios solo abrieron una hora ese día. Se calcula que fue un millón de personas a recibir al Plus Ultra.

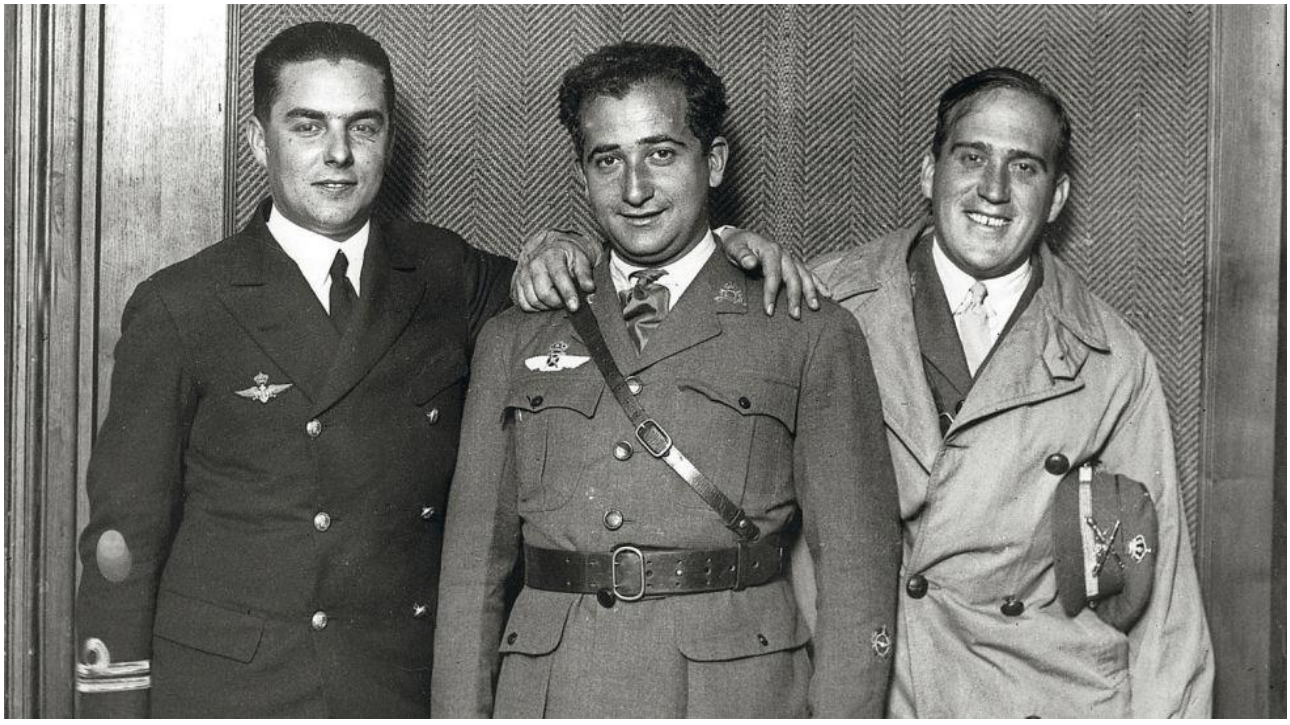
Buenos Aires llegada del Plus Ultra, con toda su tripulación.
De izquierda a derecha. Franco, Alda, Duran y Rada

Durante varios días estuvieron de celebración en celebración, sin descanso, hasta la extenuación.

La misión se cumplió con creces y el gobierno satisfecho por los logros decidió que se regalase el hidro a la nación argentina y se volviesen en barco para no arriesgar el éxito conseguido. Esto ocasionó un gran enfado a Franco que se encerró en la habitación del hotel durante un día dejando plantados varios eventos.

Al final se cumplieron las órdenes y los aviadores regresaron por vía marítima al mismo punto de partida, Palos de la Frontera, donde fueron agasajados con igual entusiasmo y recibidos por el Rey Alfonso XIII.

Este raid impulsó extraordinariamente a nuestra nación al hacer visible una gran capacidad técnica y paralelamente ayudó a reconstruir las relaciones con nuestras naciones hermanas al otro lado del océano. La prensa internacional lo cubrió extensamente y ayudó a proyectar una imagen moderna de la nación. Esto favoreció el desarrollo comercial en general y en particular el de las líneas aéreas..



Duran, Franco y Ruiz de Alda.

Todo fue un rotundo éxito

el vigía

Cronología de la Aviación Militar Española

“Canario” Azaola
Miembro del IHCA

Hace 60 años

Revista

Torrejón de Ardoz 16 mayo 1953

Los Jefes de Estado de España y Portugal, generales Franco y Graveiro Lopes, han presenciado en el INTA una exposición de aviones de construcción nacional culminada con una demostración de lanzamiento de cohetes aire-tierra por parte de una escuadrila de HA-1.109K (ver R de A y A. 5-2003). En la foto, la mencionada escuadrilla, en estado de revista.

Hace 50 años

Despedida

Mallorca 3 mayo 1963

Disuelta el 16 de marzo el Ala de Caza nº 4, con base en Son San Juan, hoy han partido de la misma, con destino a Getafe sus tres últimos “Sabres”. A las 15,30 horas, una patrulla al mando del capitán José Pablo Guil, con los tenientes Miguel Cifre y Ángel Negrón; autorizada por el coronel Galarza, parte para la capital de España. En el breve briefing, el jefe anuncia a sus puntos que, a modo de despedida, van a dar una pasada sobre la base. Advirtiéndoles: *Si no queréis dejar un “drop” en tierra, volad mas altos que yo, de manera que siempre veáis la escarapela superior del plano.*

Dicho y hecho; los aviones despegan en formación cerrada, enfilan la pista de rodaje *a todo trapo*–el rebufo de los *drops* del leader levantaba polvo– y a la altura de la torre, inician un suave ascenso para ejecutar un tonel muy amplio, que finaliza en una pasada rasante sobre la playa de El Arenal.

Adiós Mallorca, adiós.

Hace 55 años

Homenaje

Sevilla 2 mayo 1958

Como ya saben nuestros lectores (R de A y A 5-2008) en la base aérea de Tablada se ha homenajeado a dos grandes figuras de nuestra Aviación, el Infante D. Alfonso de Orleans y el general Eduardo González Gallarza, quienes han recibido los diplomas *Paul Tissandier* concedidos por la FAI. Asimismo, costeada por el Real Aero Club de España y todos los Clubs a él adheridos, se ha ofrecido una avioneta al Infante.

En la fotografía, vemos a D. Alfonso –que luce brazalete de luto por el reciente fallecimiento de su madre, la Infanta Eulalia– a bordo de la flamante AISA I-11B, al tiempo que el coronel Luis Serrano de Pablo Secretario General y Técnico del R.A.C.E, le hace alguna indicación.

Colaboraciones

Revista de Aeronáutica y Astronáutica - “Canario” Azaola

Hace 85 años

Fatalidad

Tetuán 31 mayo 1928

Cuando aparatos de este aeródromo efectuaban vuelos de entrenamiento, al despegar el que tripulaban los capitanes Justo Sanjurjo y Carlos Lloro, cayó de desde una altura de cuarenta metros, hiriendo el parabrisas en la cara a ambos aviadores. Rápidamente acudió todo el personal en socorro de los heridos, que trasladados a la enfermería, se pudo comprobar que, no obstante lo aparatoso de la caída, las lesiones sufridas eran de poca importancia.

A interesarse por ellos, han acudido el general Goded y una hermana del general Sanjurjo, quien encontrándose en Archena, se le ha telegrafiado, dándole cuenta del percance del que ha sido víctima su hijo.

Nota de El Vigía: Si bien ambos aviadores salieron con vida, pocos años después, la guerra civil se las arrebataría al negarse a prestar servicio al Frente Popular.

Lloro, apresado en el Aeródromo de Alcalá –donde ejercía de profesor en la Escuela de Vuelos– fue conducido a la cárcel de Guadalajara, resultando herido en un vano intento de sublevación. Trasladado al hospital, las turbas le sacaron para darle el “paseo”. Sanjurjo, quien había dejado Aviación retornando a Infantería, fue detenido en el balneario de Corconte; ingresado herido en el hospital de Reinosa fue cobardemente asesinado en su propia cama. Ambos forman parte de esa larga cincuentena de jefes y oficiales de Aviación, víctimas, no del combate o accidente, sino del tan rechazable odio.

Hace 45 años

Al aire

Getafe 22 mayo 1968

Con gran expectación, pilotado por el renombrado probador de la Northrop, Darrell Cornell, ha tenido lugar el vuelo inaugural del primer F-5B producido por CASA. Realizado con pleno éxito, ha tenido una duración de una hora y quince minutos incluyendo varios despegues, aterrizajes y diversas evoluciones.

Según se nos ha informado, el CE.9-001 que hoy se ha estrenado, inicia la serie de 70 (36 monoplazas y 34 biplazas) que CASA, con licencia de la firma norteamericana, tiene contratada con el Ministerio del Aire.

Hace 75 años

Hazaña

Bello 31 mayo 1938

Cumplido el servicio de protección a Junkers 52 y “cadena” Romeo, al sector de Puebla de Valverde, y tras enfrentarse en combate con la caza enemiga, al fin regresaban a este campo turolense, los Fiat del 2-G-3 y 3-G-3.

Como suele ser costumbre, el personal de servicio inició el recuento. Ya en tierra el del capitán Salas que los había mandado –quien, con el avión “tocado” en el referido combate, una fuerte vibración le hizo volverse– quedaban trece, que en grupos o solitariamente, fueron llegando. La falta de uno empezó a preocupar a los más pesimistas, pero no duró mucho su incertidumbre; el característico ruido de su motor pronto lo delató, no tardando mucho en descolgarse espectacularmente del cielo, para dar un tonel de pasada. Aquella “alegría” no era para menos.

Enzarzados en citado combate, con dos escuadrillas de “Chatos” y una de “Moscas”, el capitán Julio Salvador (foto) había logrado su mayor hazaña, al derribar a tres biplanos.

Según informó y se ha podido comprobar, uno cayó estrellándose contra el suelo; otro lo abandonó su piloto en paracaídas, y el tercero, luego de perseguirle hasta el aeródromo de Sarrión donde se refugió, logró incendiarlo cuando ya en tierra el piloto lo dejó donde pudo, salvando su vida a la carrera.

Colaboran en este número:
“Canario” Azaola
Francisco Andreu
“Torrejón”
Antonio Salmerón
Félix Manjón
Luis Cabré
José Fernando Carvajal
Carlos Valle
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.