



FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS



MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

Número

151

Octubre 2025

Noticias FIO

Demostración de octubre de 2025



Con excelente meteorología e importante afluencia de socios y simpatizantes, celebramos la demostración correspondiente al mes de octubre 2025.

FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS
MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

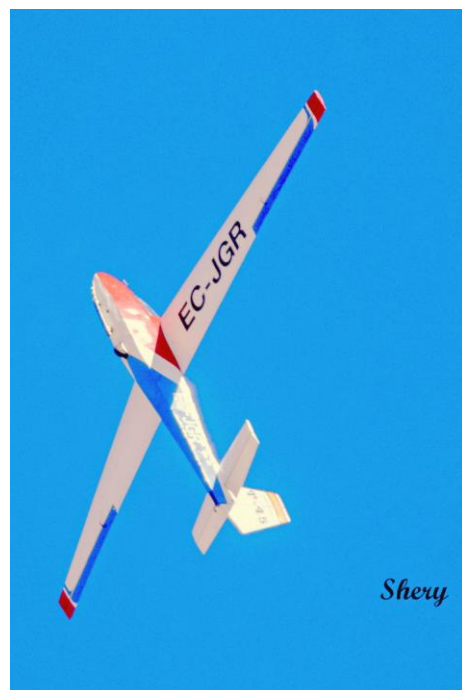


Dornier 27 y velero Swallow



Foto Original © Paco Rivas, 2025

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion



Shery

COMPER Swift

Conmemoración de los actos del centenario “GRANDES RAIDS” de la Aviación Española



Shery



Foto Original © Paco Rivas, 2025

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion



Noticias FIO

Formación ALFA



Noticias FIO

Formación DELTA



Sherry

Foto Original © Paco Rivas, 2025



Formación ECO



Foto Original © Paco Rivas, 2025

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion



Shery





Foto Original © Paco Rivas, 2025

Cástor FANTOBA



Shery



Shery



El pasado día 30 de septiembre tuvo lugar la cesión y entrega de un avión de escuela Beechcraft F-33 Bonanza, S/N CE-531 con matrícula EC-CLM, de los que prestaron servicio en la Escuela Nacional de Aeronáutica (ENA) en el aeropuerto de Matacán - Salamanca. Dicho avión pasó a ser propiedad de SENASA, al absorber esta entidad estatal al material operado por la ENA.



La aeronave objeto de la cesión gratuita había estado estacionada a la intemperie en las instalaciones de SENASA dentro del Aeropuerto de Matacán - Salamanca y sin uso en los últimos 21 años. Para el acto de la entrega ha sido restaurada externamente con los colores y librea que luciera mientras estuvo en activo.

El acto de firma de la cesión a la FIO tuvo lugar en el hangar de SENASA y allí se dieron cita, aparte de los firmantes, presidentes de SENASA y de la FIO, distintas personalidades en representación de entidades locales; autonómicas y de la Universidad Salmantina.

Se destacó por parte de los intervinientes la importante tarea de formación de pilotos que realizó la ENA centro en el que los alumnos ingresaban tras superar una prueba de aptitud en forma de oposición, para integrarse en las promociones de pilotos civiles (comerciales o de transporte) que luego se integrarían en las líneas aéreas existentes.



Esta escuela estaba a la altura de las mejores del mundo y no suponía para los alumnos un coste excesivo, ya que era totalmente gratuita, incluyendo el régimen de internado. De esta manera se garantizaba la igualdad de oportunidades entre los jóvenes españoles.



Los aviones Bonanza de la ENA han supuesto un hito histórico en la aviación civil española. Por ello la FIO no podía renunciar a adquirir uno de estos aviones. El ejemplar donado requerirá un importante trabajo de puesta en vuelo, ya que el tiempo pasado a la intemperie pasará factura en forma de posibles corrosiones en célula, motor y equipos. No obstante, el esfuerzo, la FIO cree que merecerá la pena, ya que están todavía en activo aviadores que se formaron en este avión.

Un dato curioso relativo a las Bonanzas de la ENA, es que el traslado en vuelo desde Estados Unidos a Europa lo hicieron mujeres que, contratadas por el fabricante, realizaban el vuelo de entrega desde la factoría de Beechcraft en Wichita(Kansas) a sus destinos finales. También se entregó toda la documentación del avión, sus manuales y libros de vuelo, se pudo comprobar la realidad de estos hechos.

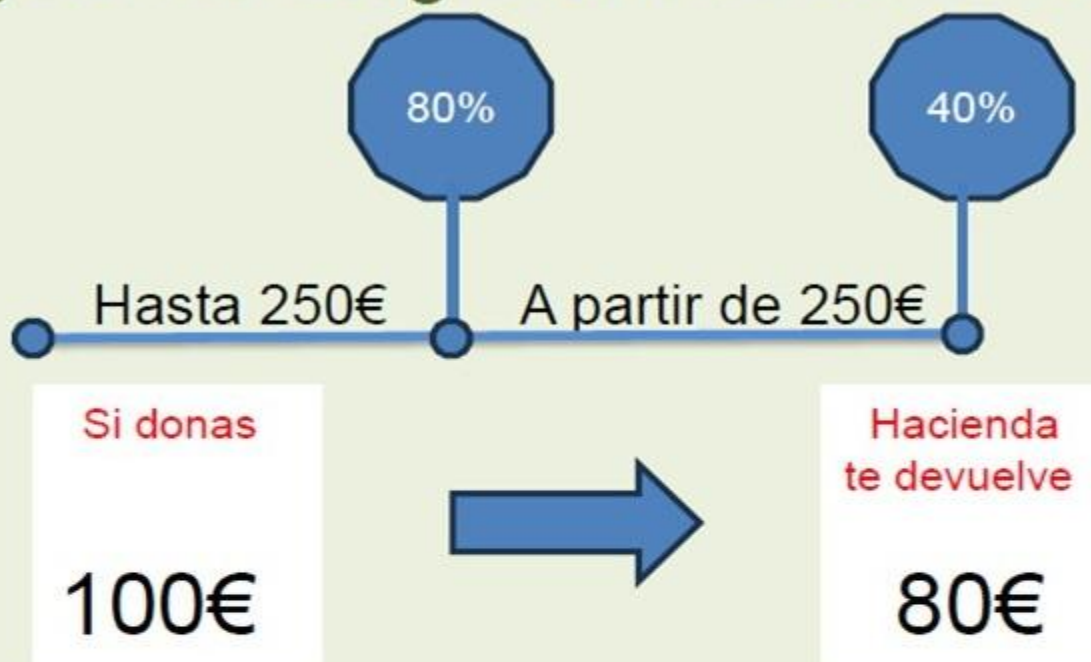


El Largo viaje a Getafe



Desgravación para 2025

¿Cuánto desgravan mis donativos?



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%.**



FITEA

Forum de Innovación, Talento
y Educación Aeroespacial

Reserva la fecha

29 - 31 Octubre 2025

**Sede de IMDEA Materiales,
Getafe, Madrid, España**

Formato  Presencial



Regístrate gratis

**El mayor Forum de Innovación,
Talento y Educación Aeroespacial.
Sé parte del cambio.**





Forum de Innovación, Talento
y Educación Aeroespacial

29 - 31 Octubre 2025

Datos clave del evento

 Dos días y medio de programa

 29-31 octubre 2025

 IMDEA Materiales, Getafe

 Más de 700 asistentes presenciales

 Sala plenaria + Sala de intercambio de ideas

 Zona Expo: One-to-one + Speed Recruiting

Descripción del evento

FITEA surge como una solución a una problemática urgente:

La brecha entre las necesidades del sector aeroespacial y la educación

¿Cómo se manifiesta esta brecha?



Escasez de
profesionales en
determinadas
áreas



Baja presencia
de mujeres en la
industria



Déficit de
vocaciones
STEAM



Dificultad para
atraer y retener
nuevos talentos



Desfase entre los
perfiles que se
demandan y los
que se forman.



Una solución clara:

Reunir a la comunidad educativa y al sector
aeroespacial para fomentar un diálogo que
permita la creación colaborativa de soluciones.

¿Cómo articula FITEA este diálogo?



Innovación

Inspira + Informar



Talento

Qué + Cómo



Educación

Formación +
Orientación



Aeroespacial

Demanda +
Transforma

FÓRMULA FITEA

INNOVACIÓN + TALENTO = + EDUCACIÓN + SECTOR AEROESPACIAL




Forum de Innovación, Talento
y Educación Aeroespacial

29 - 31 Octubre 2025

Apoyos edición 2024



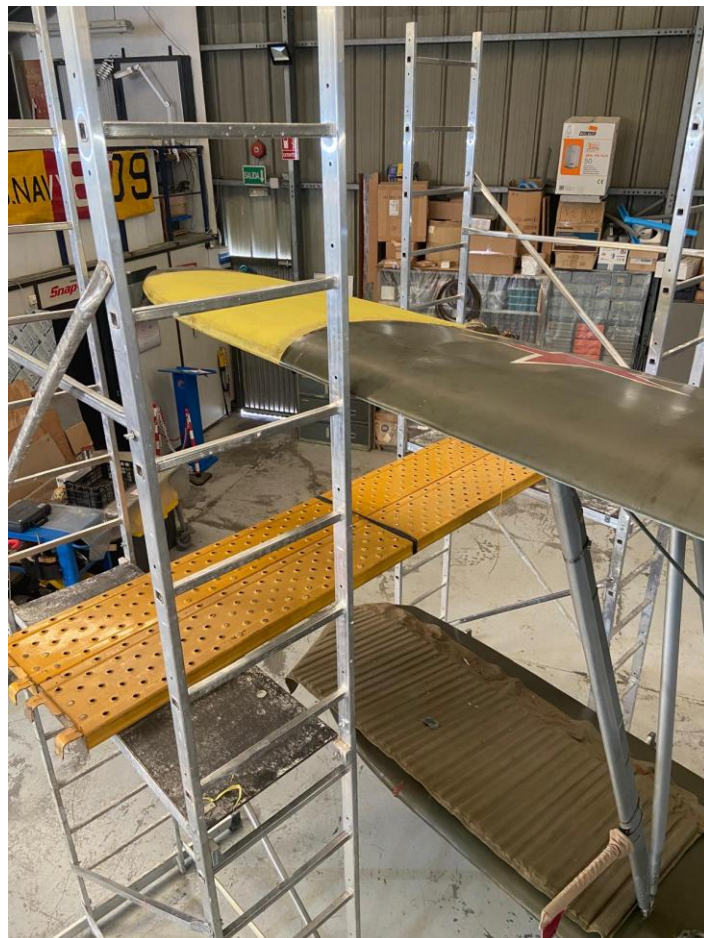
Día a día del C. R. M.



UMILES
www.umilesgroup.com



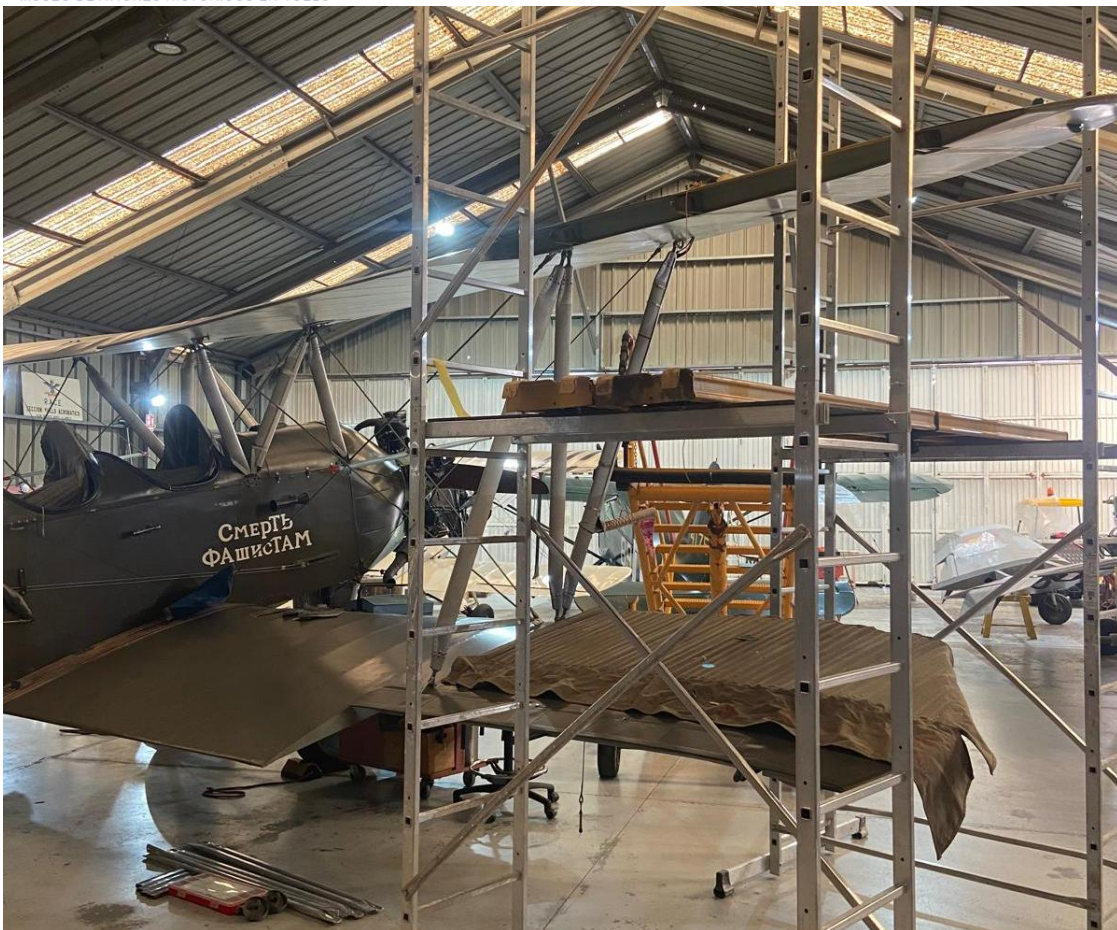
Día a día del C. R. M.



Reparando el entelado del
plano superior del Polikarpov
PO 2



Día a día del C. R. M.



Biblioteca

FIO



Más de 3000 libros y manuales

NUEVO HORARIO

Lunes a viernes, de 10:30 a 13:30





Comentario de Francisco Andreu

BREGUET XIV

1924

Este Breguet XIV, bautizado “Archipelago canario”, intervino junto con sus gemelos “Sta Cruz de Tenerife” y “Las Palmas de Gran Canaria”, en el primer raid aéreo entre Melilla y la isla de Tenerife, a principios de 1924.

Motor Fiat A 12 bis de 300 c.v.





Comentario de Francisco Andreu

HISPANO – deHAVILLAND DH-9

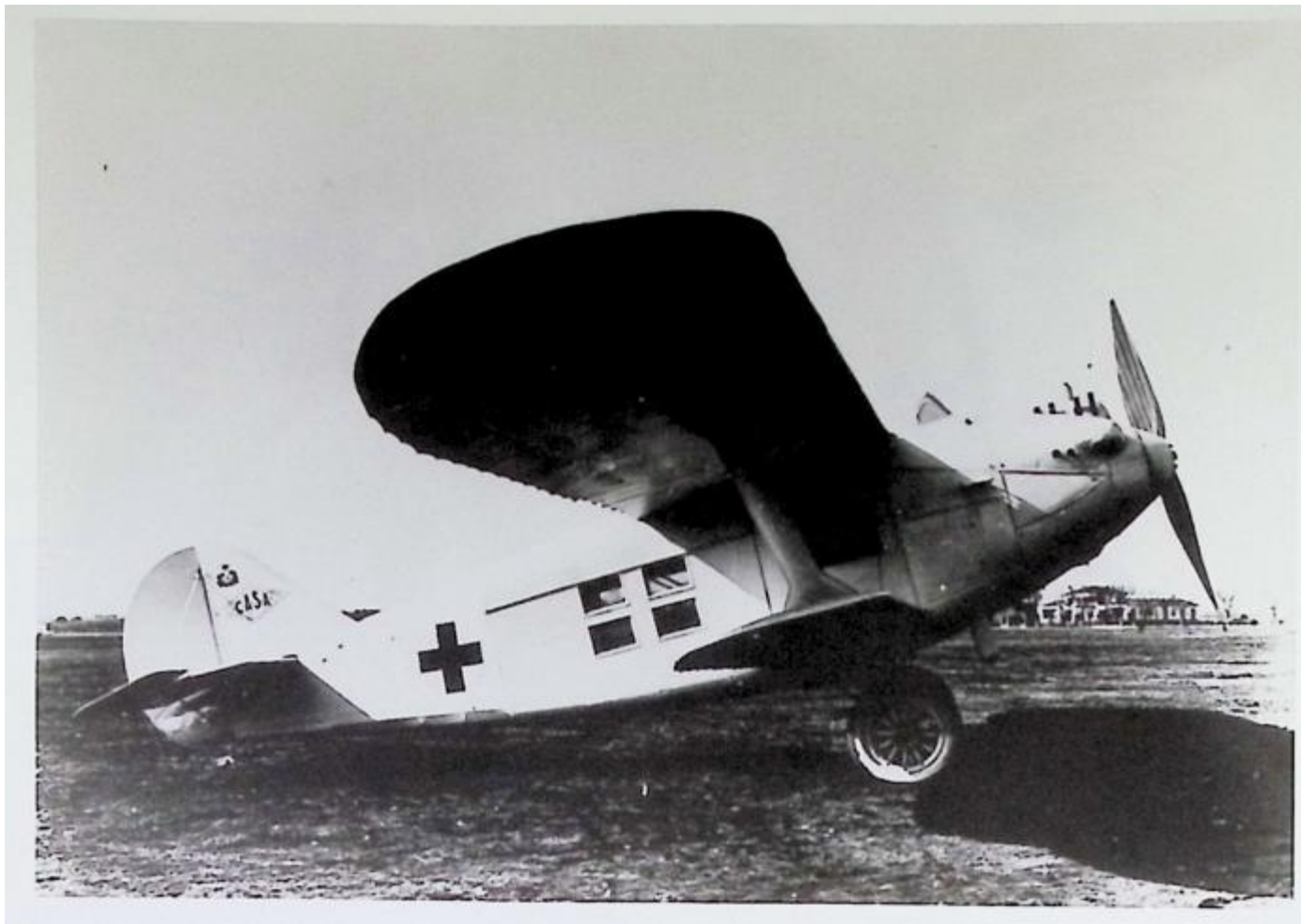
1922

Este avión británico es construido por la Hispano en Guadalajara, entregándose los primeros aviones en 1922, pasando inmediatamente a prestar servicio en Cuatro Vientos.

Se suceden las entregas hasta totalizar 120 ó 130 aparatos que van equipando las diversas unidades en toda la península. A principios de 1927 se crea el primer Grupo en Melilla. Continúan en servicio hasta el comienzo de la Guerra Civil en número de 40 aparatos, 13 en la zona nacional prestando servicio en la Escuela de transformación de El Copero, mientras que los aviones de la República lo hacen en las bases de xxxx y de Los Alcázares.

25 sobreviven hasta el año 1940.





Comentario de Francisco Andreu

CASA BREGUET XIX “Ambulancia”

1924

Se puede observar en el plano fijo de cola el emblema del arma de sanidad militar.

Entran en servicio entre 1923 y 1925



Noticias de aviación histórica

“Torrejón”



B-25D Mitchell USAAF 43-3318, de nuevo en vuelo. Ha sido restaurado por “Warbird Shop en Madras, Oregon y pintado en Santa María, California.



Noticias de aviación histórica



Fuselaje del CASA C-212 Aviocar TE.12B-40/74-84, enviado al Centre d'Aviació Històrica en La Senia con la intención de convertirlo en un simulador de cabina para los visitantes.

Noticias de Roberto Yañez publicadas en la revista Flypast



Fuselaje del Chinook HT.17-15/ET-415 entregado a la Academia de Logística en Calatayud, que sea expuesto dentro de la base. Se restaurará para estática.



El Desembarco de Alhucemas (1ª parte)

El 8 de septiembre de 1925 tuvo lugar en la Bahía de Alhucemas una operación conjunta aeronaval de las fuerzas armadas de Francia y de España que significaría el principio del fin de la sangría física, económica, política, social y moral en que se había convertido la Guerra del Rif para España. Los análisis de esta acción son numerosos desde diferentes puntos de vista, dada la importancia que el conflicto que lo motivó había alcanzado para la totalidad de la sociedad española, implicada de una u otra manera en el mismo.

Desde el punto de vista histórico, muchos autores señalan el interés político de los gobernantes españoles de la época en agarrarse al clavo ardiendo del colonialismo africano para seguir manteniendo el concepto de “imperio” después del desastre del 98, de manera que se pudiera mantener una cierta presencia de peso en el ámbito internacional, lo cual en mi opinión, no se logró dada la poca importancia política y económica del territorio asignado como Protectorado, más allá del control del Estrecho de Gibraltar, por otra parte ya garantizado (hasta cierto punto) por la estratégica plaza de Ceuta, aunque con la contrapartida de la posesión británica del Peñón de Gibraltar.

Sin embargo, estos autores se olvidan de que la presencia de los pobladores de la Península Ibérica de la zona asignada a España como “protectorado” por el acuerdo franco español de 27 de noviembre de 1912, fue prácticamente constante desde la antigüedad, respondiendo tanto a necesidades de seguridad como económicas. Por no irnos más lejos, la presencia romana en la zona data del año 40 D. de C., cuando el Emperador Calígula manda asesinar a Ptolomeo, monarca del reino de Mauritania, convirtiendo la región en una nueva provincia romana, que poco después se dividiría en dos, dando lugar a la Mauritania Tingitana al oeste, con capital en Tigis (Tánger), y la Mauritania Cesariense con capital en Cesárea (Cherchell, Argelia). En la Tingitania, que prácticamente se podría asimilar al protectorado establecido en 1912, ya incluía la ciudad de Rusadir (Melilla). Alrededor del año 90 de nuestra era parece ser que dependía administrativamente de la provincia romana llamada Bética y ya no era una provincia independiente. En esta época la región aparece nombrada como *Hispania Ulterior*. Hacia el año 285 de nuestra era la provincia pertenecía a la *diocesis Hispaniarum*.

Con la conquista musulmana de la Península Ibérica, que se produce principalmente por gentes procedentes de esta misma región ya convertida al Islam, el contacto de los pobladores ibéricos, si bien también ya musulmanes, aumentó considerablemente, ya que el reino andalusí, dependiente inicialmente del califato Omeya con sede en Damasco, se alimentaba comercial y humanamente de las rutas que discurrían por el norte de África procedentes del este del Mediterráneo.



Colaboraciones

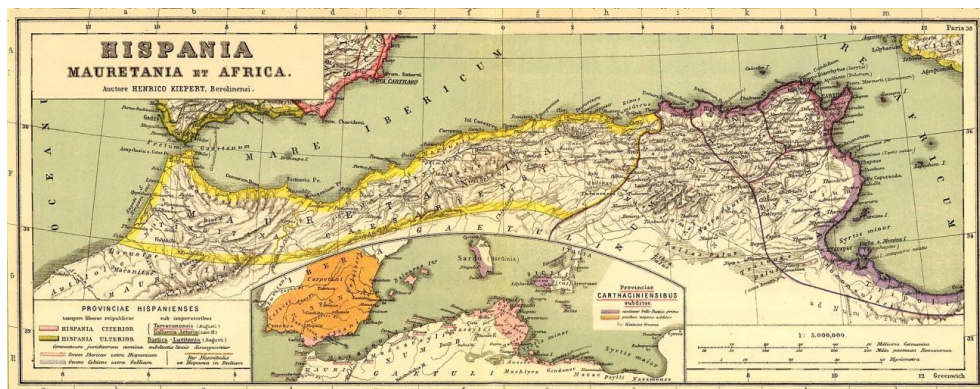
El desembarco de Alhucemas (1)

Kiko Muñoz



Provincias romanas (del Norte al Sur) de [Gallaecia](#), [Hispania Tarraconensis](#), [Lusitania](#), [Hispania Carthaginiensis](#), [Bética](#) y [Mauritania Tingitana](#) sobre [Adriano](#) (117-138).

Al producirse la reconquista de la península para el Cristianismo, los reyes hispanos de los siglos XV y XVI también consideraron el territorio que nos ocupa como reconquistable, es decir, como perteneciente antiguamente al Cristianismo. Además está el problema de los, una vez más, belicosos habitantes costeros, que constantemente mandaban expediciones para tomar esclavos y riquezas a las costas cristianas, por lo que se hacía imperativo crear una franja de seguridad (una vez más). No obstante, la situación de conflicto generalizado de la Corona Española en todo el mundo (Flandes e Italia contra reinos cristianos; Mediterráneo oriental contra los turcos; conquista de América) impidió una conquista completa, quedándose en la conquista y asentamiento de puntos estratégicos. En esta época se tomarán Melilla, Mazalquivir y Orán por la Corona Española (entre otros emplazamientos de menor importancia), y Ceuta y Tánger por la Corona Portuguesa, que también buscaba proteger su flanco sur. Se da el caso de que al finalizar el período en que Felipe II fue rey de Portugal, los ceutíes prefirieron quedarse bajo soberanía española abandonando definitivamente la portuguesa. Esta presencia sobre todo española va a permanecer de una manera más o menos constante y más o menos extensa, hasta la creación del Protectorado Español de Marruecos.



Mapa de las provincias romanas de Mauritania Tingitana, Mauritania Cesariense y Numidia



Tampoco el protectorado se gestará de un día para otro. Durante la segunda mitad del siglo XIX la debilidad del sultanato marroquí (dependiente administrativamente de Bagdad) hace que las rebeliones y *razzias* por parte de cábilas fuera del control del sultán, sean constantes tanto contra los intereses del propio sultán como contra las plazas que desde los siglos XV y XVI eran de soberanía española, Ceuta y Melilla y territorios adyacentes. También en esta época todo África se ha convertido en un tablero donde están en juego los intereses coloniales y las rutas comerciales de las grandes potencias europeas. A finales de siglo Francia y el Reino Unido llegarán a un acuerdo para que la primera ejerza su influencia en Marruecos (ya controlaba Argelia y Túnez) a cambio de dejar vía libre al segundo en Egipto. Mientras tanto sigue la inseguridad en todo el Rif, con las siempre belicosas cabilas creando problemas al sultán, que ve reducido el comercio con el sur, al este y con Europa por los constantes asaltos a las caravanas. A raíz del desembarco alemán en Tánger en 1906, se convoca la Conferencia de Algeciras el mismo año para llegar a un acuerdo sobre el control de las rutas comerciales en Marruecos, donde se reparten las zonas de influencia de Francia y España y se establece la posibilidad de intervenir militarmente si el sultán no es capaz de mantener la seguridad con sus propios medios. Con constantes rifirrafes que obligan tanto a Francia como a España a intervenir militarmente de manera puntual en zonas del territorio, finalmente en 1911 estalla la anarquía generalizada, por lo cual el sultán requiere, en virtud de los acuerdos de la Conferencia de Algeciras, la intervención de Francia, que inmediatamente ocupa la capital del sultanato, Fez, mientras que España ocupará Larache y Alcazalquivir. Las protestas de Alemania, que llega a mandar un amenazante cañonero a Agadir, provocan un acuerdo franco alemán por el que Alemania renuncia a su influencia en Marruecos a cambio de cesión de territorios en el África Ecuatorial.

Así llegamos al establecimiento formal del Protectorado del Marruecos Español, con capital en Tetuán, que emana del tratado hispano francés de 27 de noviembre de 1912, que a su vez proviene del tratado de Fez entre el Sultán de Marruecos y Francia firmado anteriormente ese mismo año. Es importante resaltar que el Protectorado se establece no en contra del Sultán de Marruecos sino a su favor. La idea es que las potencias responsables establezcan una situación de seguridad que permita el desarrollo del estado marroquí hacia un estado moderno. Así pues, estas potencias tendrán como misión establecer las bases del mismo en cuanto a sistemas de transportes, sanitarios, judiciales, de seguridad (fuerzas y cuerpos de seguridad del nuevo estado), educativo, etc, etc. Por tanto, esas potencias, España en el caso que nos ocupa, construiría carreteras, ferrocarriles, hospitales y centros de atención primaria, juzgados (donde se aplicaba la ley de Marruecos, basada en la ley islámica), Ejército y Policía (formando tropa sobre el propio territorio y a cuadros de mando marroquíes en las instituciones militares de enseñanza peninsulares), madrasas y colegios...



Colaboraciones

El desembarco de Alhucemas (1)

Kiko Muñoz



También es importante entender que, cuando se produzca el levantamiento de Abd el Krim, éste se levanta contra la autoridad del Sultán de Marruecos. Lo que significa que las operaciones militares que desarrolla España (y para el caso Francia

en su zona de responsabilidad) nunca son contra la autoridad del sultán, sino contra los que se oponen a ella. Dicho de otra manera: el Ejército español no luchará contra los marroquíes, sino contra los rifeños rebeldes al control del gobierno establecido en Marruecos.

Así, en 1920 se produce el levantamiento de las cabilas rifeñas contra la ocupación de su territorio por parte de las tropas españolas, encabezadas por Abd el Krim, de la tribu de los Beni Urriaguel. Hijo de un cadí rifeño, junto con su hermano recibirían educación tradicional islámica para después cursar el bachillerato español en Tetuán y Melilla. Abd el Krim se trasladó después a Fez para realizar los estudios de derecho islámico en la Universidad de Qarawiyyin, mientras que su hermano Mohamed se trasladó a Madrid, y más tarde a Málaga, para realizar los de ingeniería de minas. También Abd el Krim pasó brevemente por la universidad española de Salamanca. Ya como licenciado se trasladó a Melilla donde trabajó de traductor en la Oficina Central de Tropas y Asuntos indígenas, así como de periodista en el periódico local *El Telegrama del Rif*, donde escribía un artículo diario en árabe. Durante la I Guerra Mundial empezará su actividad antiespañola: conspirará con los representantes de los intereses de Alemania para intentar echar de su tierra a los franceses y españoles, siendo encarcelado en Melilla por ello. En un intento de fuga se fracturó una pierna, que le produjo un cojera de por vida. De 1920 en adelante se dedicaría en cuerpo y alma a la lucha contra la presencia extranjera. Su liderazgo y su poder crecería con las diferentes escaramuzas que se fueron produciendo contra los españoles en 1921, llegando a su cúspide tras el conocido como “desastre de Annual” donde, además de morir el jefe de la fuerza española General Silvestre, se cubrió de gloria el Teniente Coronel Fernando Primo de Rivera, protegiendo la retirada de las tropas españolas en desbandada con su regimiento de Caballería, el Alcántara, que se mantuvo firme y disciplinado, con cargas sucesivas hasta la total extenuación de sus fuerzas y prácticamente la aniquilación completa del regimiento. Sin embargo, su sacrificio salvó muchas vidas. Por todo ello fue condecorado con la Cruz Laureada de San Fernando a título póstumo.



Colaboraciones

El desembarco de Alhucemas (1)

Kiko Muñoz

Con él, otros diez mil españoles cayeron en esos aciagos días. Sin embargo, ensoberbecido por su inapelable victoria sobre los españoles, Abd el Krim cometería su peor error, que fue atacar el territorio del protectorado francés, causando a su Ejército muchas bajas, lo que a la postre iniciaría la coalición de fuerzas que acabarían con su proyecto político de *República Independiente del Rif* y de su propio poder.

Abd el Krim junto a su hermano Mohamed



La derrota en Annual tuvo muchas consecuencias, tanto desde el punto de vista político como desde el social y, por supuesto, militar. En lo político supuso la puntilla del régimen de la restauración de relevos en el poder de los partidos conservador y liberal. También provocó una reacción social que iba desde el patriotismo exacerbado de los que clamaban venganza, hasta los que se negaron a participar en más acciones como reclutas en las operaciones de África, estos últimos, normalmente, gentes de pocos recursos que no podían pagar las cantidades que exigía el estado para librarse del servicio militar en el protectorado. Desde el punto de vista militar, produjo un revulsivo dentro del Ejército, que evolucionó hacia una organización más profesional y mucho menos corrupta.

La caída del régimen, asediado por el distanciamiento entre el pueblo y las instituciones del estado, por el caciquismo y sus pistoleros, la corrupción y la inseguridad en las calles debido a las acciones de anarquistas, estaba cantada. Entonces surge la figura salvadora, casi mesiánica, del General Miguel Primo de Rivera, con una enorme conexión con el pueblo llano cuyos objetivos representaba, que a través de un pronunciamiento militar el 13 de septiembre de 1923 tomará el poder sin violencia y sin oposición, incluso con la aquiescencia del ala izquierda de la sociedad y la indiferencia de los conservadores, que no veían la manera de oponerse al cambio de régimen dado el estado de las cosas.

Miguel Primo de Rivera era de los militares que, inicialmente, consideraba que había que abandonar Marruecos. De hecho, en una visita al protectorado donde se enfrentó a los opositores de su postura, normalmente los militares que habían regado con su sangre y la de sus hombres las tierras marroquíes, les espetó: "Vosotros no sois los poseedores únicos del patriotismo". Sin embargo, la actitud de Francia después del ataque a su parte del protectorado por parte de Abd el Krim le hizo pensar que una rápida solución militar al conflicto era factible.



Colaboraciones

El desembarco de Alhucemas (1)

Kiko Muñoz

Así pues, en junio de 1925 tiene lugar la Conferencia de Madrid donde España y Francia acuerdan las acciones necesarias para la pacificación del Rif. El punto principal será un desembarco anfíbio aeronaval en la bahía de Alhucemas, la puerta de acceso natural al corazón del territorio y a los asentamientos de las cabilas más beligerantes, entre ellas la Beni Urriaguel.

La operación que se proyecta es muy ambiciosa. Probablemente la más importante de esas características que se haya producido hasta el momento, en el sentido de proyección de fuerza en un solo punto para crear una cabeza de playa y adentrarse desde ahí en el territorio. Las únicas referencias sobre estas operaciones eran la catastrófica operación del intento de conquista de los Dardanelos por la flota anglo francesa de 1915, y la denominada Operación Albión, también en la I Guerra Mundial (1917), por medio de la cual los alemanes capturan las islas estonias de Ösel, Dogö y Moón.

La primera fue impulsada por el entonces Primer Lord del Almirantazgo, Winston Churchill, con la idea de tomar el control de los estrechos que daban acceso a Estambul, capital del Imperio Otomano, con la idea de conquistarla y acabar con dicho Imperio, relajando la presión en el este de su aliado el Imperio Ruso. La operación se iniciará el 10 de marzo con un desembarco en la Península de Gallipoli por parte de tropas australianas y neozelandesas (conocidas como ANZAC, Australian and New Zealand Army Corps), así como por unidades de Gran Bretaña y Francia. La retirada final, sin cumplir ninguno de los objetivos previstos, se producirá el 8 de enero de 1916. En el camino quedaron casi doscientos cincuenta mil hombres del lado de la Triple Entente y una cifra también muy próxima de los de los Imperios Centrales, principalmente otomanos. Cabe señalar como gran diferencia con el pretendido desembarco en Alhucemas que la presencia de la Aviación se reduciría a observación, levantado de mapas y, muy ocasionalmente, a algún bombardeo esporádico por parte de los aliados. La aviación imperial sólo hizo presencia cuando ya se había iniciado la retirada de los aliados, con varios Fokker EI que consiguieron derribar dos aviones británicos ya el 10 de enero de 1916. Entre las consecuencias de esta operación se encuentran el ascenso de la figura del líder otomano Atatürk, la caída del Zar de Rusia y la pérdida de confianza del gobierno británico en Churchill, que a partir de aquí será considerado una figura política casi cómica hasta que fue propuesto como Primer Ministro después de la caída de Francia durante la II Guerra Mundial.



El general Miguel Primo de Rivera junto a S.M. el Rey D. Alfonso XIII



Colaboraciones

El desembarco de Alhucemas (1)

Kiko Muñoz

La segunda fue bastante más exitosa y se considera a día de hoy el primer desembarco aeronaval de la historia. Se produjo entre el 11 y el 23 de octubre de 1917, consiguiendo los alemanes el objetivo de expulsar a la flota rusa del golfo de Finlandia. Una vez más, cabe señalar que, aunque se utilizó la Aviación durante los desembarcos, ésta se limitó a realizar tareas estratégicas de bombardeo donde no alcanzaba la artillería de los barcos, además de las habituales tareas de observación y topográficas. Entre las consecuencias de esta operación cabe señalar la independencia de Estonia y el inicio del proceso de la independencia de parte de Finlandia.

En el caso que nos ocupa, se organizó una operación para desembarcar un contingente inicial de unos dieciocho mil hombres, que estarían apoyados por la artillería naval de las unidades presentes además de la Aviación, que en este caso se ocuparía de sus tareas habituales de reconocimiento, observación, cartografía, etc, más la protección de las tropas de tierra por fuego directo, en misiones arriesgadísimas de ametrallamientos y bombardeos a muy baja cota (lo que los franceses llamarían “vuelo a la española”. Este tipo de operaciones estaba ya muy establecida entre la Aviación y las tropas de tierra por las constante colaboraciones realizadas en las operaciones anteriores al desembarco, comunicándose con un sistema muy efectivo de paneles que los hombres sobre el terreno colocaban en el suelo para realizar solicitudes o proporcionar información a los aviadores. También formando parte del contingente se encontraban dos ingenios que serían empleadas por primera vez en una operación de este tipo: los carros de combate, concretamente 11 Renault FT-17 y 6 Schneider CA-1, que deberían ser desplegados en la playa para apoyo de la infantería, y el portaaviones Dédalo, equipado con un dirigible e hidroaviones de varios tipos, de los que podía transportar hasta doce en cubierta y otros veinte más en el hangar, con las alas plegadas.

Para trasladar las tropas y el material a las playas, se utilizarían 26 barcasas Tipo K. Estas embarcaciones fueron obtenidas en Gibraltar, donde estaban almacenadas como excedente de guerra. Eran veteranas de la operación de los Dardanelos. Estaban construidas en madera y con su pequeño motor podían transportar hasta trescientas toneladas de carga a 8 nudos.



Renault FT-17 DEL Museo de Medios Acorazados de El Goloso, Madrid



Otra de las novedades de la operación es que todas las unidades estarán agrupadas bajo un mando único, en este caso el presidente del directorio militar General Miguel Primo de Rivera, hermano del laureado con el Alcántara Fernando Primo de Rivera. Bajo él, el mando de las tropas de tierra, que como siempre en estos casos llevarán el peso de la operación, recaerá en el General José Sanjurjo. La parte aérea estará mandada por el General Jorge Soriano, y el contingente naval por el Almirante Eduardo Guerra.

Finalmente, las tropas terrestres españolas se compondrán de unos 13000 hombres, dispuestos en dos agrupaciones denominadas oriental y occidental. La oriental estará compuesta por:

- Dos banderas del Tercio
- Siete tabores de Regulares
- Dos batallones de África (3 y 8)
- Una compañía de carros de combate
- Una batería de obuses de 105mm y 2 de 75mm
- Una unidad de Ingenieros
- Una unidad de intendencia
- Una unidad de sanidad.

Al mando de esta agrupación estará el General Leopoldo Saro, teniendo como subordinados al Coronel Francisco Franco (a la sazón jefe de La Legión) y Emilio Esteban Infantes.

La agrupación occidental está compuesta por:

- Una bandera del Tercio
- Dos tabores de Regulares
- Una harka de Fuerzas Indígenas
- Un batallón de Infantería de Marina
- Una batería de obuses de 105mm y dos de 75mm
- Una unidad de Ingenieros
- Una unidad de Intendencia
- Una unidad de Sanidad

Estará mandada por el General Emilio Fernández Pérez, con los Coroneles Manuel Goded y Adolfo Vara del Rey como subordinados.



Colaboraciones

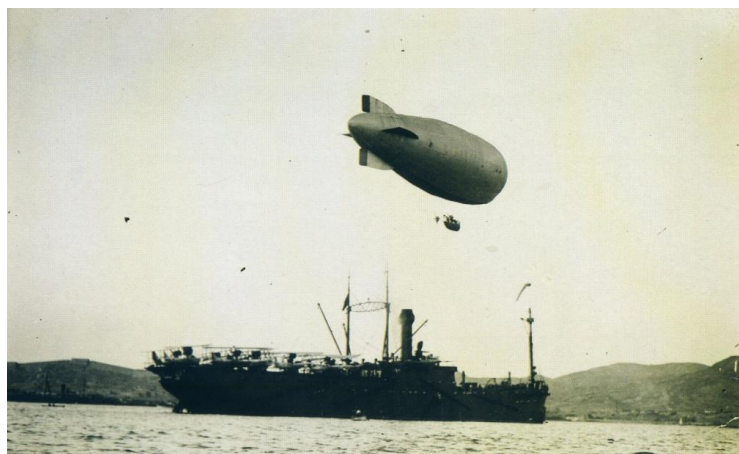
El desembarco de Alhucemas(1)

Kiko Muñoz

La Armada alistarà las siguientes unidades:

- Dos acorazados (el Jaime I y el Alfonso XIII)
- Cuatro cruceros (Méndez Núñez, Blas de Lezo, Victoria Eugenia y Extremadura)
- Un portahidroaviones (Dédalo)
- Dos destructores (Alsedo y Velasco)
- Siete cañoneros
- Once guardacostas
- Seis torpederos (en uno de los cuales, el T22, se embarcará el General Primo para desplazarse rápidamente entre las diferentes zonas y unidades de combate)
- Siete guardapescas
- Cuatro remolcadores
- Dos buques aljibe
- Las mencionadas venticinco barcas Tipo K de desembarco
- Veintisiete transportes

Sumando un total de ciento veinte unidades navales.



El Dédalo alrededor de 1925

(Fotografía de la Marina Española en el Museo Naval)

*El general
Primo de Rivera
arengando a las
tropas desde el
torpedero T22*





el vigía

Cronología de la Aviación Militar Española

"CANARIO" AZAOLA
Miembro del IHCA

Hace 75 años

Boda

Sanlúcar de Barrameda 19 octubre 1939

En este pintoresco municipio gaditano, ha tenido lugar el enlace matrimonial del capitán de Aviación Ultano Kindelán Núñez del Pino, con Doreen Bromby Everett.

Hijo el contrayente del general Alfredo Kindelán, pionero de la Aeronáutica y Jefe del Aire en la pasada guerra, han asistido al evento numerosas personalidades y amigos.

En la fotografía, vemos de izq a dcha, a Ramón Escario, el Infante D. Alfonso de Orleans, los recién casados, un señor no identificado, Álvaro de Orleans y Eladio Goizueta.





Hace 45 años Merecido descanso

Madrid 29 octubre 1969

Pilotada por el capitán probador de la Maestranza de Sevilla, Guillermo Delgado-Brackembury Olivares, procedente de Tablada, ha tomado tierra en Cuatro Vientos la única Bucker B-133 *Jungmeister* existente, de las 26 que durante la guerra civil se recibieron de Alemania para la formación de los pilotos de la Aviación Nacional. Esta, que ostenta la matrícula E.1-14, y la volaba frecuentemente SAR el Infante D. Alfonso de Orleans, en adelante, podrá ser admirada en el Museo del Aire, al que acertadamente ha sido destinada.

Consciente de que se trataba del último vuelo, a instancias de este cronista, tras su despegue del aeródromo sevillano, fue retratada desde una Cessna L.12, por el teniente Luis Miguel Roda, una de cuyas imágenes publicamos.



Nota de El Vigia: Guillermo, hijo del prestigioso aviador "de época" del mismo nombre y apellido, se inició con el Vuelo Sin Motor, para luego formar parte de la VI Promoción AGA. Hizo los cursos de reactores y tiro en USA, volando a su regreso en los "Sabres" de Manises, Zaragoza y Torrejón. Al ascender a comandante, pasó a mandar un Escuadrón de la Escuela de Reactores, y ya teniente coronel, fue ayudante de los generales Salas y Serrano de Pablo, jefes sucesivamente, de la 2ª R.A.

Cuando en 1974 CASA comenzó a construir el *Aviocar*, en situación de supernumerario en destino de interés militar, se incorporó a esta empresa como piloto de pruebas para ensayarlos en vuelo. El extraordinario éxito alcanzado por tan versátil avión (92 operadores de 42 países) llevó a Delgado a exhibirlo y entregarlo por medio mundo; Corea, Tonga (Polinesia), Australia, Sudamérica, Sudáfrica o las versiones de "guardacostas" a Suecia, Irlanda o "fotografico" a Italia.

Los vuelos de exhibición le llevaron a volar a personajes como Somoza, Nelson Mandela o al presidente de Namibia. Junto a su equipo de técnicos y comerciales, tuvo trato con Gadafi y con Suharto de Indonesia.

Después de algunas "minigiras" de demostración por África, la primera gran gira americana fue en 1976; tres meses viajando por toda Sudamérica demostrando los aviones "made in Spain".

Al *Aviocar*, como ya es sabido, le sucedió el CASA CN-235 cuyo primer vuelo lo hicieron Delgado y Pepe Murga. Su gran éxito, cifrado hoy en 282 vendidos a 27 países, requirió, como es de suponer, un montón de horas de vuelo en pruebas, exhibiciones aquí o allá y entregas. Volando en Uruguay al presidente Sanguinetti, aterrizó de noche en su finca privada en una pista de tierra de solo 900 metros. Mil anécdotas, cuyo relato, sin duda interesantísimo, ocuparía muchas páginas.

En diciembre 1998, habiendo totalizado ya nada menos que 16.000 horas de vuelo, llegó a Guillermo la hora del descanso, que disfruta en su querida Andalucía. En alguna ocasión, ha visto pasar majestuoso al A-400 M, del que se perdió la ceremonia del vuelo inicial; lamentablemente, como ya no estaba en activo, no le invitaron. ¡Qué vergüenza!



Colaboraciones

Revista de Aeronáutica y Astronáutica - "Canario" Azaola

Hace 45 años A la cima

Madrid 30 octubre 1969



En un sencillo acto celebrado en el Salón de Honor del Ministerio del Aire, ha tomado posesión de su cargo el nuevo titular del departamento, general Julio Salvador y Díaz-Benjumea. El Ministro saliente, teniente general Lacalle Larraga, le ha dado la bienvenida y con palabras de elogio, se ha referido a la intensa y brillantísima carrera aeronáutica de su sucesor, al que ha deseado los mayores éxitos.

Hace 85 años Recompensa

Madrid 4 octubre 1929



las colecciones legislativas del Ejército y de Marina a los fines oportunos.

Por Real Orden de la fecha, S.M. el Rey (q.D.g.) se ha dignado disponer quede aprobado el diseño de la Medalla Aérea presentado por el Ministerio del Ejército, debiendo ser publicado en

Hace 85 años Casi casi

Ocaña 20 octubre 1929

Lamentando que los elementos hayan frustrado su proyecto, a las 7 de la madrugada ha tomado tierra en un campo cultivado en las inmediaciones del pueblo, el teniente Carlos de Haya quien, pilotando la nueva avioneta CASA, a la que se le ha dotado un depósito de gasolina de 180 litros, se proponía realizar la vuelta a España en 24 horas.

Ayer, partiendo de Getafe y sobrevolando La Coruña, alcanzó León (3,15 h.) continuando, tras su paso sobre Orduña (Vizcaya) y Logroño hasta Barcelona (4,25 h). Hoy, desde la Ciudad Condal ha volado de noche a Los Alcázares (4,28 h) y tras sobrevolar Granada y Sevilla, puso rumbo a Madrid pero, como decimos, un fuerte temporal de viento y lluvia le ha obligado a aterrizar en Ocaña (5.00 h) por fuerza mayor.

Es de señalar, que sin luna ni auxilio exterior, los dos últimos aterrizajes los ha hecho valiéndose únicamente de las bengalas que llevaba a bordo.

Hace 70 años Desgracia

Albacete 18 octubre 1944



Según informan de Chinchilla, a mediodía de hoy, en el paraje conocido por La Cabrera, con fuerte estampido se estrelló un avión. Llega-

da al lugar una expedición de socorro, el espectáculo que han encontrado ha sido desolador; los restos de un bimotor de bombardeo Junkers Ju-88, concretamente, el 29-17, perteneciente al 13 Regimiento con base en Los Llanos, aparecían desparramados, humeantes, en posición invertida, con un motor arrancado y sus tripulantes despedidos fuera de él. Por desgracia, los sanitarios nada han podido hacer. Identificados, han resultado ser el teniente coronel Manuel Lapuente de Miguel (Ver R de A y A 1-2/2003), prestigioso aviador, jefe de la citada Unidad; el sargento mecánico Francisco Jiménez; el cabo radio Juan Venero y el mecánico civil de la casa Junkers Martín Godel. Descansen en paz.





Colaboran en este número:

"Canario" Azaola
Francisco Andreu
"Torrejón"
Kiko Muñoz
Paco Rivas
Shery
Carlos Valle
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.

