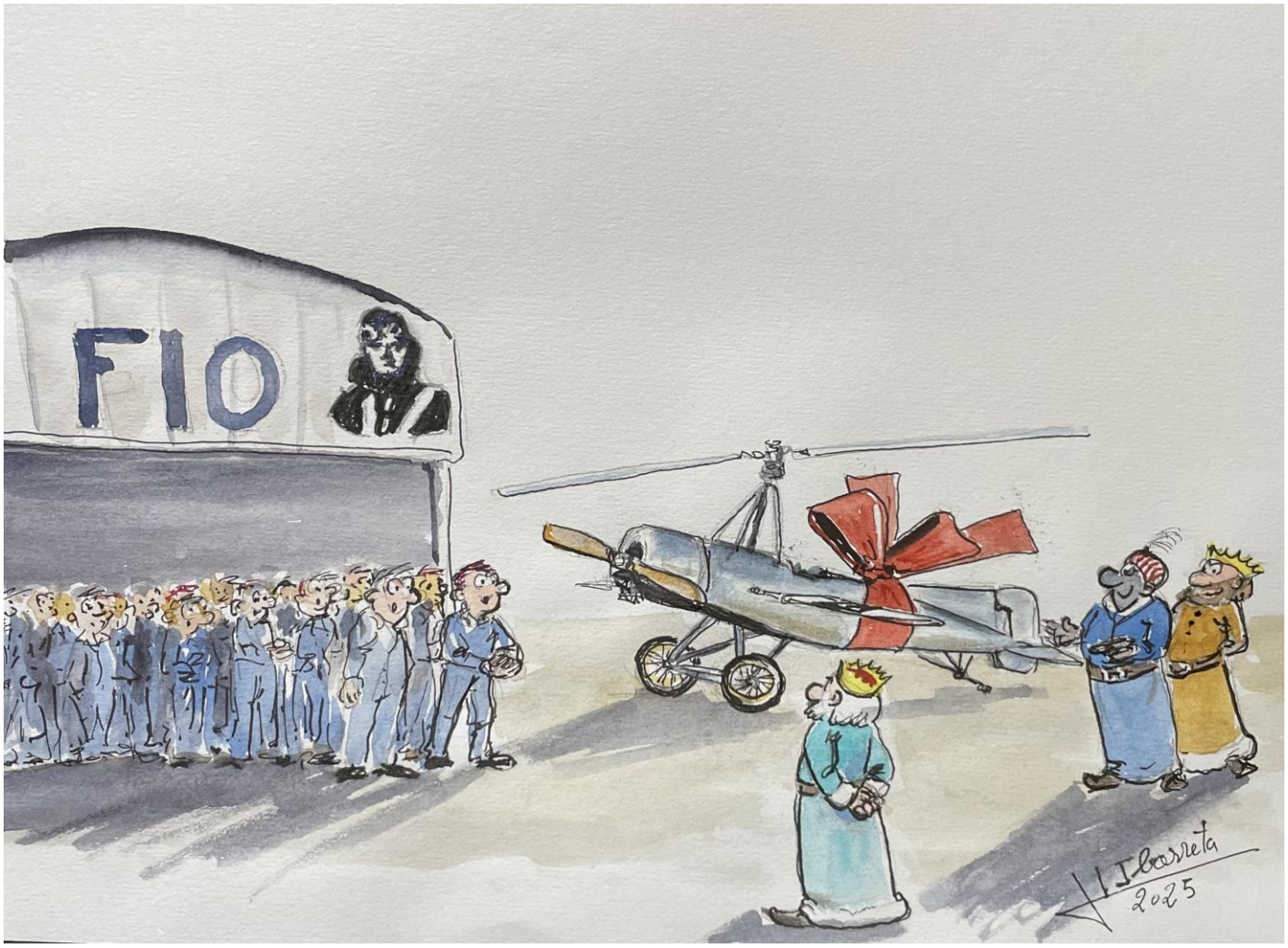
FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS

FIO DIGEST

MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

Número
153
Diciembre 2025

Feliz Navidad y próspero Año Nuevo



Demostración de Diciembre de 2025

Durante la sesión de entrenamiento del sábado, el bajo techo de nubes impidió que se pudieran realizar los vuelos de entrenamiento en Cuatro Vientos, no así de los aviones hangarados en Getafe que si pudieron realizar su entrenamiento.

WINGWALKER
Ahinoa Sánchez

Noticias FIO

Formación ALFA

Formación BRAVO

Noticias FIO

Formación DELTA

Foto Original © Paco Rivas, 2025

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion

Formación ECO

Noticias FIO

Formación ECO

Noticias FIO

Foto Original © Paco Rivas, 2025

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion

Shery

Noticias FIO

SUPER SAETA IFJ

Realizando los procedimientos previos al despegue, ya en el punto de espera, se detectó un fallo en el sistema de extensión de los flaps, por lo que no se pudo realizar el vuelo previsto.

Esperamos su participación en la Demostración de febrero 2026

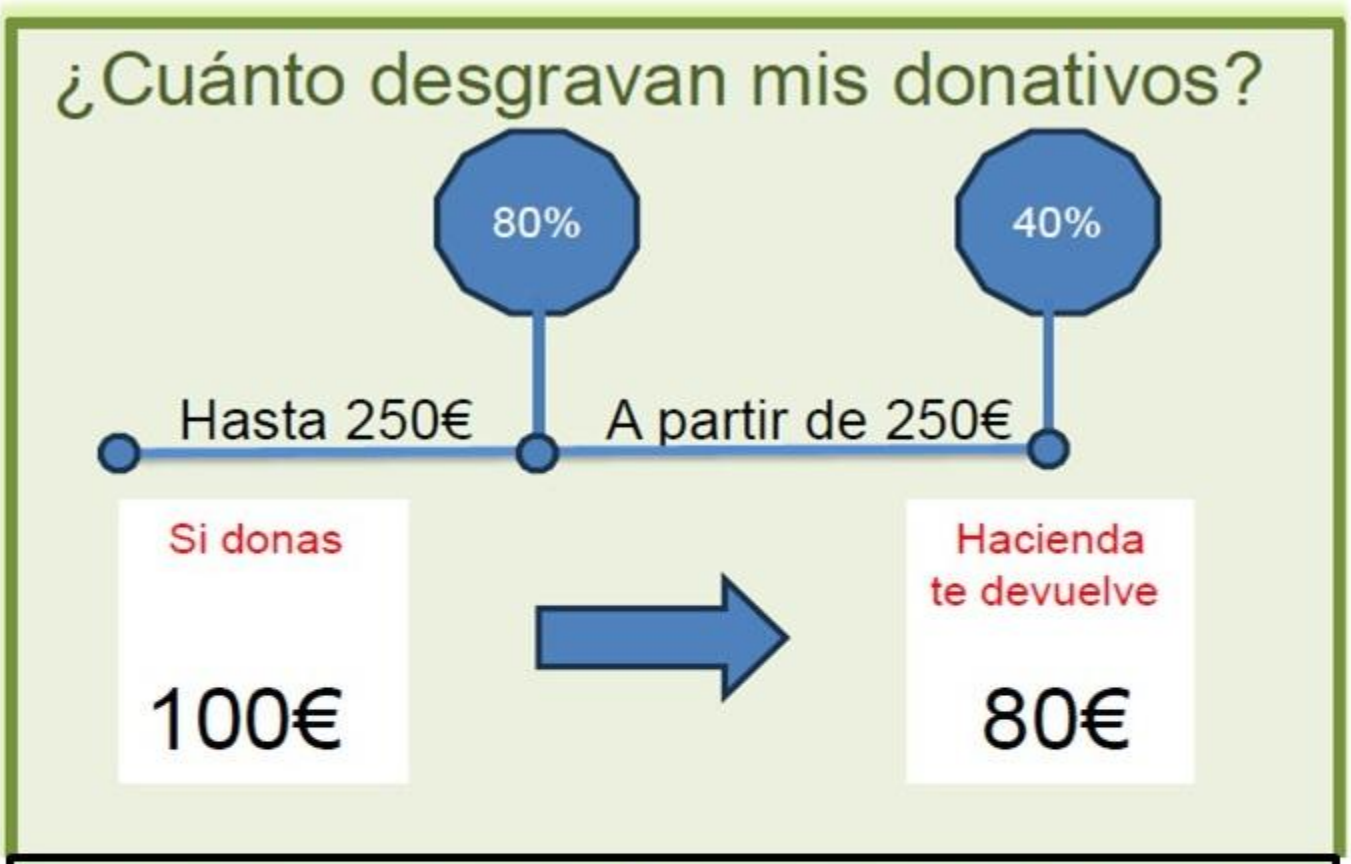
Noticias FIO

Calendario FIO 2026

Un año volando con la historia 🛩️

Enlace a la tienda FIO

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.

Desmontaje de la Bonanza para su traslado a la FIO.
De momento será almacenada en Getafe a la espera de comenzar la restauración

Día a día del C. R. M.

Nuestros magníficos mecánicos en la tarea de desmontar y traer la Bonanza desde Matacán a Getafe.

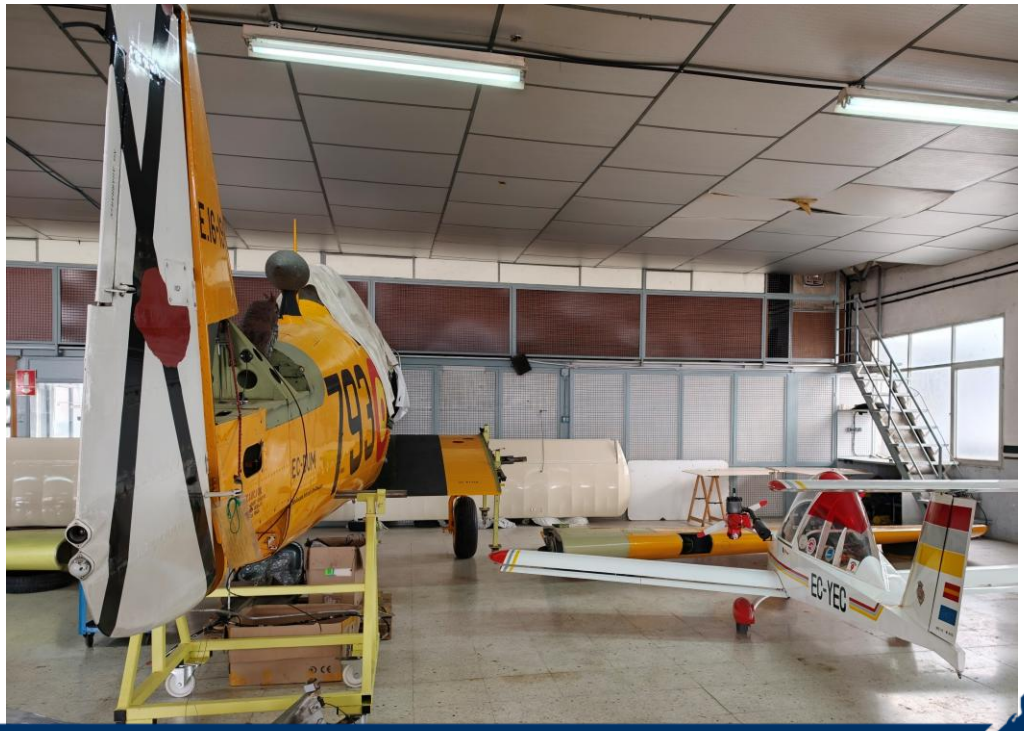
Día a día del C. R. M.

La Bonanza en la carretera

Día a día del C. R. M.

Restauración del T-6 DUM

Ha sido necesario mover el avión a otro hangar con más espacio, para poder montar los planos.



Día a día del C. R. M.

El fuselaje del FLEET 10, con su nueva librea

Día a día del C. R. M.

Restauración de la I-115

Noticias FIO

Archivo fotográfico “Francisco Andreu”

Comentario de Francisco Andreu

BARRON 1919

Motor Hispano-Suiza 8Ab de 180 cv

Archivo fotográfico “Francisco Andreu”

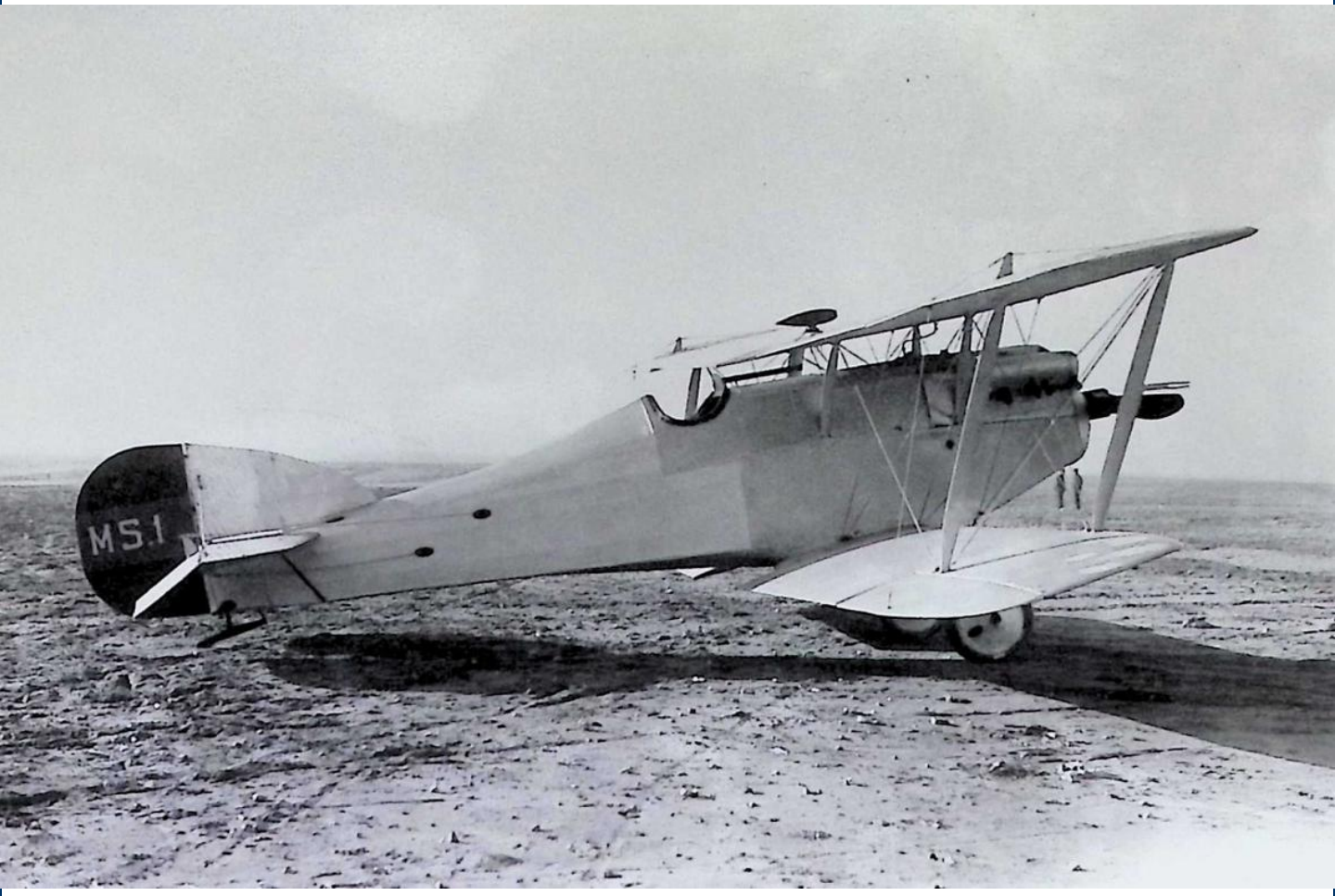
Comentario de Francisco Andreu

DEHAVILLAND DH4 M-MHAN 1921-1924

Entran es servicio entre 1919 ó 1920

M- MHAN

Archivo fotográfico “Francisco Andreu”



Comentario de Francisco Andreu

MARTINSYDE F-4 MS.1

Perteneciente a una unidad de caza

Noticias de aviación histórica

"Torrejón"

El pasado 13 de Noviembre volvió a casa, en Kjeller Noruega donde estará basado, el *Gloster Gladiator 423* - superviviente de 1940-, tras varios años en Inglaterra para su restauración y posterior puesta en vuelo. Qué suertudos éstos noruegos…

En venta Fleet Finch 16B, actualmente ubicado en Hidalgo, México. Ejemplar completo y original, incluyendo motor radial Kinner, hélice de madera y placa del fabricante Fleet Aircraft Limited, Ontario.
La estructura se encuentra sólida y únicamente requiere un nuevo recubrimiento de tela.

Antonio Salmerón Labrado

UNA LEYENDA, EL BREGUET XIX

A reflexión personal de quien escribe estas líneas hay muchos aviones clásicos que merecerían un lugar en los hangares de la Fundación Infante de Orleans, pero hay un modelo en concreto cuya imaginación mía sueña, un avión que hizo historia aeronáutica, con varias páginas en nuestro idioma, un avión desgraciadamente inalcanzable cuyos supervivientes se cuentan con los dedos de una mano y del cual no hay ninguno en estado de vuelo. Un avión que, sin duda, sería digno de ver y admirar por todos sobre los cielos de Cuatro Vientos. Estoy hablando del Breguet XIX

La irrupción del Breguet XIX (también denominado Breguet 19 o Br.19), fue fruto como es habitual en este mundo, de la necesidad de un digno sucesor de otro gran avión, en este caso el bombardero Breguet XIV usado en los años finales de la Gran Guerra. La tarea de su diseño recayó en Marcel Vuillerme, ingeniero jefe de *Société des Ateliers d´Aviation Louis Breguet*, también conocida como Breguet Aviation, de cuya mente emergió un avión de reconocimiento armado en configuración de sesquiplano cuyo prototipo iba equipado con un motor de 16 cilindros en doble línea refrigerado por agua Bugatti U-16 de 450 C.V. con hélice cuatripala. Este aparato fue presentado en la 7ª edición del Paris Air Show en noviembre de 1921, aunque aún habría que esperar a marzo del año siguiente para que hiciese su primer vuelo, tras una serie de rediseños y con un motor Renault 12 Kb también de 450 C.V tras descartar el Bugatti debido a una serie de contratiempos.

Prototipo del Breguet XIX con hélice cuatripala y motor Bugatti U-16

Antonio Salmerón Labrado

El avión realizó numerosos ensayos de la mano del piloto de pruebas de Breguet, Robert Thiéry que demostrarían su superioridad frente a otros modelos, lo que hizo que varias naciones se fijasen en él rápidamente. En España, por ejemplo, participó en concurso en Cuatro Vientos en febrero de 1923, batiendo un récord al mes siguiente elevándose a 5.992 m con una carga de 500 kg. La Aviación Militar Española no solamente quiso, literalmente, el avión (ya que adquirió el prototipo presentado a concurso), si no que solicitó su licencia de fabricación, cosa que sería conseguida pasando la producción en España a manos de CASA, Construcciones Aeronáuticas S.A., en lo que sería el primero de los muchos aviones fabricados por la empresa española. Los franceses obviamente no se quedarían atrás, y en septiembre de 1923 la *Aéronautique Militare* haría un pedido en firme. España, Bélgica, Yugoslavia, Polonia, Rumania, Grecia, Turquía, Argentina y así hasta una docena de países lo volaron en importantes números, llegando a 19 el número total de usuarios, si incluimos aquellos que adquirieron uno para evaluación, siendo fabricados bajo licencia en España, Bélgica y Yugoslavia (Japón también adquirió los derechos, pero finalmente no llevó a cabo su producción). En total la producción fue de 2.700 aparatos, incluyendo 146 fabricados por SABCA en Bélgica y 200 por CASA en España.

Breguet Br.19 A2 de la Aéronautique Militare francesa. Foto Peyot, Wikipedia.

El avión, sesquiplano biplaza doblemando estaba fabricado en duraluminio y fuselaje de tubo de acero con recubrimiento de tela y chapa, sin incluir la madera en ninguno de sus componentes principales. Estos materiales aligeraban su peso, lo que hizo de él inicialmente un avión bastante veloz, hasta 214 km/h en configuración limpia superando incluso a algunos cazas contemporáneos. Debido a su prolongada vida y distintos constructores, su planta motriz fue bastante variada, incluyendo hasta 7 fabricantes distintos con varias subvariantesque desarrollaron potencias desde 400 a 800 C.V. en diferentes configuraciones de cilindros. Esto incluía motores LOrraine., Renault, Farman, Hispano-Suiza o Gnome-Rhone.

El avión sería entregado principalmente en dos modelos, A2 de reconocimiento, y la B2 de bombardeo ligero que se introdujo en 1926, ambas versiones muy parecidas. Su armamento era de una ametralladora fija Vickers de 7,7 mm (que se incrementó a dos en la variante CN2 de caza nocturna), más una doble orientable en la cabina trasera modelo Lewis de 7,7 mm.

Antonio Salmerón Labrado

En cuanto a bombas, el A2 podía llevar hasta 10 bombas de 12 kg, mientras que la B2 podía cargar hasta 500 kg bajo el fuselaje. También había previsión para la instalación de una cámara fotográfica que dotaba a los de reconocimiento y era opcional en los de bombardeo.

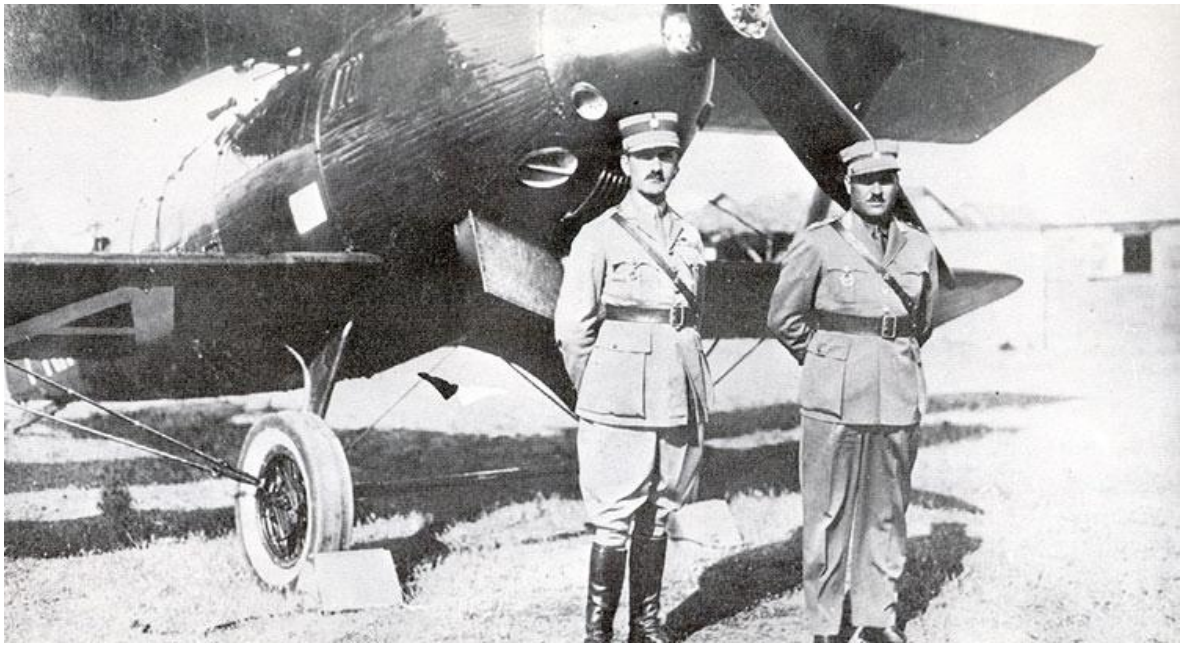
No obstante, y aunque más tarde hablaré de sus peripecias militares, el Breguet XIX también es célebre por su constante carrera para establecer récords, especialmente distancia, para lo cual se modificaron una pequeña cantidad de aviones. En abril de 1924, Georges Pelletier d´Oisy intentó dar la vuelta al globo a los mandos de un A2 partiendo de París, aunque su peripecia acabaría abruptamente al estrellar su aparato, sin graves consecuencias para él y su copiloto, Lucien Besin, en un campo de golf en Shanghai tras haber recorrido 17.000 km en 26 días. Más tarde, Ludovic Arrachart y Henry Lemaitre, hicieron un vuelo de Étampes a Villa Cisneros (desierto del Sahara) en dos etapas, sumando en total 4.800 km y estableciendo un récord de vuelo en línea recta en febrero de 1925. Y en España, la Escuadrilla Elcano formada con tres Breguet XIX bautizados *Fernando de Magallanes, Juan Sebastian Elcano* y *López de Legazpi* protagonizaron un vuelo programado para unir Madrid-Manila. Partiendo el 5 de abril de 1926, sólo llegó el aparato pilotado por Eduárdo González-Gallarza y Joaquín Loriga, el *Juan Sebastían Elcano,* que arribó en Filipinas el 13 de mayo, tras realizar 20 etapas llenas de incidencias y contratiempo en los que quedaron atrás los otros dos aviones.

Estos raids llevaron al desarrollo de varios aviones transformados, empezando por el Breguet Br.19 GR (Grand Raid). En concreto, fabricados en Francia, el nº 23 con depósitos de combustible adicionales y el nº 64, con un gran depósito de 2.000 lt y que estableció un récord de distancia en 1925, aunque la andadura de este ejemplar terminó trágicamente el 13 de septiembre de ese mismo año, cuando un fallo en la bomba de combustible provocó su caída a un río en Alemania mientra intentaba unir París-Baghdad en un vuelo sin escalas y que costó la vida a Robert Thiéry, quien fuese el piloto de pruebas de Breguet Aviation.

Breguet XIX de George Pelletier durante una escala en la India en su vuelo de 1924. Foto San Diego Air & Space Museum.

Antonio Salmerón Labrado

A estos les siguieron tres aviones más en versión GR, pero con el depósito ampliado hasta los 3.000 l, lo que obligó a desplazar la cabina ligeramente más atrás y aumentar la envergadura de las alas. Estos tres aparatos recibieron motorizaciones diferentes (un Hispano-Suiza 12Hb de 500 C.V, Renault 12K de 550 C.V. y Farman 12Wers de 520 C.V.) y poco más tarde, en 1927, se añadía un cuarto con motor Hispano-Suiza 12Lb de 600 C.V., bautizado *Nungesser et Colí* en honor a los aviadores galos Charles Nungesser y François Coli, desaparecidos en abril de 1927 en el Atlántico mientras intentaban unir en vuelo Francia y EE.UU. en un Levasserul PL.8. En este Breguet, los pilotos Dieudonné Costes y Joseph LeBrix circunnavegaron el globo en un viaje les llevó desde el 10 de octubre de 1927 al 14 de abril de 1928, y aunque el tramó del océano Pacífico lo realizaron en barco, fueron los primeros en atravesar en vuelo el Atlántico sur uniendo Saint-Louis, Senegal con Natal, Brasil. Un quinto aparato se entregó a Grecia, donde fue bautizado *Hellas* y realizó un vuelo de 12.000 km en 20 días cubriendo todo el Meditérraneo el 8 de junio de 1928 con el Tte. Evangelio Papadakis y el Col. Christos Adamides a bordo. Aunque hay controversia si denominarlos GR, otros aviones recibieron depósitos similares, como dos Breguet XIX A2 comprados por el periódico japonés *Asahi Shimbun*, que hicieron un vuelo Tokio-París, llegando hasta Roma entre el 25 de julio y el 17 de octubre de 1925, tras realizar 111 horas de vuelo.



El Tte. Evangelio Papadakis y el Col. Christos Adamides posan junto su Breguet XIX "Hellas" Foto Hellenic Air Force Museum

A estos les siguió el Br.19 TR (Transatlantic), también conocidos como Bidón por el enorme depósito de combustible cilíndrico que se situaba entre el motor y la cabina de mando. Siete ejemplares dotados de mejoras aerodinámicas y capacidad de combustible ampliada con un tanque adicional en el ala lo que le permitía cargar hasta 4.125 l de combustible. Cinco

de ellos fueron fabricados en Francia, nuevamente con distintas plantas motrices, Hispano-Suiza 12Lb en tres de ellos, Renault 12K y Lorraine 12Eb y dos en España con motor Hispano-Suiza 12Lb. El español, el nº 72, se convertiría en protagonista de una serie de vuelos de largo alcance bajo el nombre de *Jesús del Gran Poder*, uniendo Sevilla con Bahía, en Brasil, el 24 de marzo de 1929, tras volar 6.550 km en 44 horas con los capitanes Francisco Iglesias e Ignacio Jiménez a los mandos. Aunque no baten el récord por poco, continuaron su periplo por la América hispanohablante, terminando su viaje en Cuba tras un total de 15.000 km recorridos. Mientras, el nº 71, cuya puesta en servicio se había retrasado por averías, fue usado por el teniente Carlos de Haya y el capitan Cipriano Rodriguez para batir diversos records de velocidad con y sin carga y realizando en 1931 un vuelo directo Sevilla-Bata (Guínea Española), aunque el avión resultó destruido a la vuelta en una toma.

Breguet XIX Super Bidón "Point d´Interrogation".

Foto Musée de l´air et de l´space de Le Bourget.

El otro aparato, fabricado en España, tenía cabina cerrada y motor Hispano-Suiza 12Nb de 650 C.V. con el nombre de *Cuatro Vientos*. El sesquiplano hizo un vuelo directo entre Sevilla y Camagüey, Cuba, el 10 de junio de 1933, pilotado por Joaquin Collar y Mariano Barberán, pero el avión también es tristemente famoso por otro motivo; el Breguet XIX desapareció sin dejar rastro junto a sus tripulantes tras partir de Cuba para llegar a Méjico.

Con este impresionante bagaje de vuelos de largo recorrido y de unión entre países y culturas es fácil perder la perspectiva y es que el Breguet XIX era un avión militar, por lo que ahora toca repasar una faceta menos agradable, pero igual de importante en la historia de este avión.

Antonio Salmerón Labrado

Francia, pronto envió estos aviones al norte de África donde fueron usados para sofocar rebeliones en sus colonias, manteniéndose en la zona hasta finales de los años 30. España también los desplegó en cuanto pudo en sus posesiones africanas, entrando en combate contra las tribus rifeñas durante los años 20. Allí, dos tripulantes de Breguet XIX fueron merecedores de la Laureada de San Fernando, la más alta condecoración de las fuerzas armadas españolas. Al teniente Antonio Nombela Tomasich por su asistencia durante el asedio de Kudai Tahar el 9 de septiembre de 1925 cuando a pesar de ser herido, siguió lanzando suministros sobre la guarnición sitiada mientras el piloto, capitán Gallego mantenía en vuelo el aparato y al capitán Felipe Matanza Vázquez a título póstumo, cuando el 4 de julio de 1927, a pesar de estar herido, ordenó al capitán Suarez, piloto del aparato, que siguiese atacando hasta que él agotase la munición de abordo. Cuando por fin retorno el avión a base, el capitán Matanza Vázquez ya había fallecido.

En la guerra del Chaco que enfrentó a Bolivia contra Paraguay entre 1932 y 1935 por motivos territoriales, unos pocos aparatos estaban en servicio con la Fuerza Aérea boliviana, aunque participaron en misiones ofensivas, fueron empleados principalmente en tareas de reconocimiento y enlace dada su antigüedad.

Los Breguet turcos fueron usados a finales de los años 30 contra las guerrillas kurdas, siendo parte de la trágica masacre de Dersim (1937-1938) en la que las tropas turcas aplastaron un alzamiento donde más de 10.000 kurdos fueron asesinados, la mayoría civiles. Entre los aviadores turcos que pilotaron el Breguet XIX podemos destacar a Sabiha Gökçen, la primera aviadora militar de la historia.

Sabiha Gökçen posando junto a un Breguet XIX mientras sujeta una bomba.

Colaboraciones

UNA LEYENDA, EL BREGUET XIX

Antonio Salmerón Labrado

En España, al estallar la Guerra Civil Española, constaba en el inventario de la aviación 170 Breguet XIX que debido a las características del conflicto quedaron repartidos entre ambos bandos, pudiendo retener un centenar de ellos la aviación republicana. Fueron usados activamente en los primeros meses de la guerra en misiones de ataque y reconocimiento hasta que la introducción de aviones más avanzados por parte de ambos contendientes los retiró de primera línea en otoño de 1937, siendo usados en tareas de entrenamiento y enlace a partir de entonces.

Al estallar la Segunda Guerra Mundial el avión era claramente un modelo desfasado, lo que no impidió que fuese utilizado en algunas escaramuzas, fruto más de la necesidad, pues posiblemente el Breguet XIX fue uno de los aviones más antiguos en combatir en la guerra. Polonia, como muchos, ya lo había relegado a tareas secundarias y la mayoría fueron destruidos en los ataques aéreos alemanes a los aeródromos. Bélgica conservaba unos pocos como remolcadores de blancos y al comenzar la guerra alguno fue usado como enlace. Grecia mantenía dos escuadrones de observación, 18 aviones, que fueron usados contra la invasión italiana en 1940 tanto en misiones de reconocimiento como de ataque y hostigamiento, aunque las bajas sufridas ante los cazas italianos pronto forzaron su retirada del frente. También fueron usados infructuosamente por los yugoslavos, que aún mantenían algunos en servicio, para hacer frente inútilmente a la invasión alemana en abril de 1941. Tras ser rápidamente derrotados, los invasores aprovecharon las ansias nacionalistas de la región y crearon el Estado Independiente de Croacia, en donde los Breguet XIX yugoslavos, fueron usados por el nuevo país para dar hostigamiento y caza a las guerrillas partisanas. Precisamente uno de estos aparatos acabó desertando en mayo de 1942 y fue usado por los partisanos de Tito en misiones de ataque hasta que fue derribado el 22 de julio durante un ataque a un aeródromo en Banja Luka. Finalizando hostilidades, dos aparatos croatas fueron capturados y usados por las fuerzas de Tito contra los croatas en retirada.

Con este amplio historial que lo hace uno de los aviones más importantes de los años 20-30, es sorprendente que apenas se hayan conservado ejemplares de un avión que hizo historia en múltiples ocasiones. En el *Musée de l´Air et Space de Le Bourget*, en Francia, se conservan dos de los ejemplares que merecieron su conservación por méritos propios. Uno de ellos es el Breguet XIX *Nungesser et Coli* que actualmente no está en exposición al contrario que el otro, el *Point d´Interrogation*. En España, en el Museo del Aire y del Espacio de Madrid, se ha conservado el *Jesús del Gran Poder* y además el visitante también puede contemplar una réplica perfecta del *Cuatro Vientos*, que incluye el radiador de repuesto del aparato original. Aparte de estos, quien escribe estas líneas no ha podido localizar más ejemplares en su búsqueda de supervivientes.

Antonio Salmerón Labrado

Breguet XIX "Jesús del Gran Poder", conservado en el Museo del Aire y del Espacio, Madrid.

Foto del autor.

Fuentes:

- *Aviones Españoles del Siglo XX*, por Jaime Velarde Silió.
- *La ingeniería aeronáutica española y de ultramar*, por Jesús Mª Salas Larrazábal.
- *Aviones militares españoles*, por Jesús Larrazabal, José Warleta Carrillo y Carlos Pérez San Emeterio.
- *Dornier Wal Breguet XIX, volando juntos*, por Juan Delgado Rubí y José Sánchez Méndez

http://www.motorsportmemorial.org/focus.php?db=a&n=14893
https://www.kenleyrevival.org/content/history/raf-kenley/interwar-years-1918-1939/japanese-pioneers-depart-from-croydon-aerodrome-1925
https://www.museeairespace.fr/en/collections/breguet-xix-tf-super-bidon-point-dinterrogation/
https://www.fai.org/news/90-years-ago-first-non-stop-flight-across-south-atlantic-ocean
https://www.haf.gr/en/history/haf-history-timeline/inter-war/

Colaboraciones

Jesús Sagastuy Fotos: Jean-Luc Claessens “Pyperpote”

52 Edición. La FERTE ALAIS, EL TIEMPO DE LAS HÉLICES

En su 52ª edición, *Le Temps des Hélices* rindió homenaje al séptimo arte: EL CINE. Las fechas permitieron, en una misma semana, visitar Normandía y, el fin de semana, disfrutar del entrañable festival de La Ferté-Alais.

Los aficionados a la aviación solemos llamarnos “aerotranstornados”, pero tras ver lo que organizan en Normandía, uno se siente aprendiz. Lo que montan los apasionados de la historia de la Segunda Guerra Mundial es difícil de imaginar si no se ve con los propios ojos.

Durante Pentecostés, mientras unos lanzan pétalos en el Panteón de Roma o peregrinan al Rocío, nosotros vamos a La Ferté-Alais. Cada año somos más los españoles que nos reunimos en este extraordinario encuentro.

Colaboraciones

Jesús Sagastuy Fotos: Jean-Luc Claessens “Pyperpote”

Aunque las previsiones meteorológicas para el sábado y el domingo eran muy malas, la fortuna nos acompañó: volaron todos los aviones, salvo los más antiguos: el Caudron G.3, el Blériot XI-2 Pégoud y el Morane-Saulnier H, como el de Roland Garros, que fueron remolcados simbólicamente por la pista. Los dos últimos, con motores rotativos en estrella y sin alerones, representan una rareza en vuelo. El Caudron G.3, por su parte, es todo un emblema de la Amicale Jean-Baptiste Salis.

Estos aviones hicieron revivir la mítica serie de televisión **“***Les Faucheurs de Marguerites***”**, rodada en los años 70 en el mismo aeródromo de Cerny-La Ferté-Alais.

El Salmson D7 Cri-Cri Major, restaurado durante años por la colección Casques de Cuir, realizó su primer vuelo el domingo, tras cancelar su debut del sábado por los vientos cruzados. Pilotado por Edmond Salis, su ala tipo parasol evocó a los clásicos Morane-Saulnier, aunque ninguno de ellos voló esta vez.

Hubo varias ausencias notables: el Messerschmitt Bf 109 E-4, recientemente vendido, no quiso arriesgar; el Corsair F4U quedó en tierra por fallos en el carburador; también se ausentaron las Bücker, los Rafale, y el Spitfire, este último dañado en un incidente en Biscarrosse y a la espera de hélice.

El ambiente en el hangar fue animado con música en vivo y numerosos recreadores ataviados con uniformes de época, acompañados por coches y motocicletas de películas clásicas.

Colaboraciones

Jesús Sagastuy Fotos: Jean-Luc Claessens “Pyperpote”

Este año pudimos visitar por dentro el bombardero B-17G “Pink Lady”, sintiéndonos como en la serie “*Masters of the Air”*. Se estudia la posibilidad de que vuelva a volar. Por ahora, el único B-17 operativo en Europa es el Sally B, con base en Duxford.

El espectáculo se desarrolla en doble jornada: sábado y domingo. Por la mañana, hasta la una, se pueden ver de cerca los aviones; y desde entonces hasta las seis y media de la tarde, casi 80 aeronaves surcan el cielo sin descanso.

La Patrouille de France (PAF) voló ambos días, por primera vez desde el accidente de marzo en el que perdió dos de sus Alpha Jets.

Hugues Duval ofrecía vuelos en su Douglas C-53D Skytrooper “Gruesome”, mientras nuestro grupo tuvo la suerte de realizar bautismos aéreos en Stearman, Epsilon, Texan y Pitts, algo que echamos de menos en los festivales españoles.

La Primera Guerra Mundial estuvo representada con un combate aéreo entre un Fokker Dr.I y un SE.5A, rememorando películas como “*L’As des As”*. En exposición estática destacaban un espectacular Bristol F.2B, un Fokker D.VII, un Spad XIII, y un precioso RAF BE2F.

Colaboraciones

Jesús Sagastuy Fotos: Jean-Luc Claessens “Pyperpote”

Los años 30 cobraron vida con tres joyas: un Stinson Reliant, un Beech D17S, y un elegante Beech Staggerwing.

El diminuto reactor BD-5J, famoso por “*Octopussy”* de James Bond, sorprendió con su velocidad.

También evocamos “*Con la muerte en los talones”* de Alfred Hitchcock, con seis Stearman y la célebre escena de Cary Grant. Estos mismos aviones nos hicieron pensar en “*Indiana Jones”* junto el Pilatus PC-2.

El Airbus A400M, estrella en “*Misión Imposible: Nación Secreta”*, de Tom Cruise, asombró al público con su agilidad, acompañado de música cinematográfica.

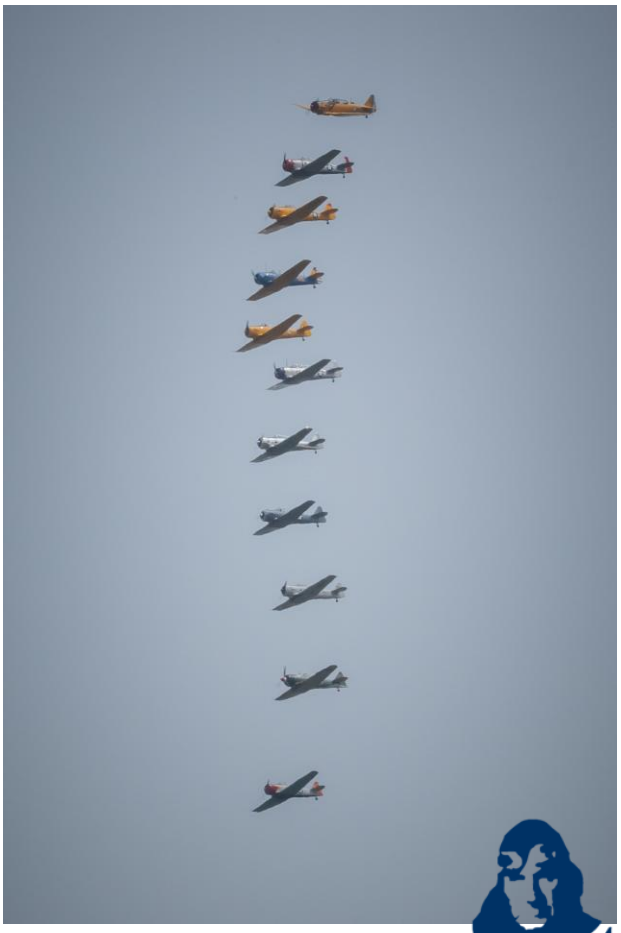
Colaboraciones

Jesús Sagastuy Fotos: Jean-Luc Claessens “Pyperpote”

Aparte del P-51D "Miss Ava", entre los cazas de la Segunda Guerra Mundial solo volaron el Yak-3U y el F8F-2P Bearcat de la Fighter Collection, con dinámicas exhibiciones. El Yak, habitual en La Ferté, representa el éxito del proyecto de restauración de varios de estos modelos.

El Junkers Ju 52/3m, mitad CASA 352, único en vuelo hoy día, realizó una coreografía aérea impecable junto al Fieseler Storch.

¡Uno de los momentos más esperados fue el clásico “Tora! *Tora! Tora!”,* con once T-6/Harvard simulando el ataque a Pearl Harbor, incluyendo explosiones y todo tipo de pirotecnia.



Colaboraciones

Jesús Sagastuy Fotos: Jean-Luc Claessens “Pyperpote”

Una primicia fue el espectacular Pitts Special de Richard Goodwin, modificado con dos motores a reacción. Sus acrobacias dejaron sin aliento al público.

El equipo Yako Team realizó una excelente exhibición en formación con su Yak-18T y dos Yak-52. La acrobacia ilimitada estuvo a cargo de tres Extra 330SC del Equipo de Vuelo Acrobático del Ejército del Aire francés (EVAA).

Colaboraciones

Jesús Sagastuy Fotos: Jean-Luc Claessens “Pyperpote”

Para representar la guerra de Vietnam, tres potentes T-28 Trojan, con motores de más de 2.000 caballos, impresionaron con su vuelo.

El cierre lo puso nuevamente la PAF Patrouille de France, pintando el cielo de azul, blanco y rojo, con una soberbia exhibición.

Para homenajear “*El Día Más Largo”*, volaron en formación tres Douglas DC-3 y el TF-51D Mustang Miss Ava. Los DC-3 fueron el R4D-6S Ready 4 Duty de la Commemorative Air Force (llegado desde EE. UU.), el C-47B de Dakota sur la Normandie, y el recientemente restaurado C-53D “Gruesome” del Musée Aéronautique de Bretagne. Baptiste Salis logró traer el TF-51 desde Sywell pese al mal tiempo en Inglaterra, completando así la mayor formación de "Dakotas" en Europa este año.

El Mustang, con su inconfundible sonido, evocó no solo “*El Día Más Largo”*, sino también “*El Imperio del Sol”* y muchas otras cintas bélicas.

Colaboraciones

Jesús Sagastuy Fotos: Jean-Luc Claessens “Pyperpote”

Un viaje parecido tuvo que hacer Patrice Marchasson, quien había volado el Bearcat de The Fighter Collection el miércoles anterior. Su exhibición fue espectacular acorde a las extraordinarias prestaciones del Bearcat.

Igualmente fue un placer ver en el aire al Turbo Firecat de Montélimar, tras cuatro años de restauración. Otro bimotor turbopropulsado, el Atlantique ATL2, fue el único representante de la Aéronautique Navale, y voló junto al único Morane-Saulnier MS760 Paris presente, llegado desde Morlaix.

El gran ausente fue el Messerschmitt Bf 109 E-4 “Red 12”, recientemente restaurado en Alemania. Su debut en exhibición iba a estar a cargo del reputado piloto Charlie Brown, pero los vientos previstos en Francia obligaron a cancelar su desplazamiento. Nos quedamos con las ganas de compararlo, no solo en vuelo, sino también en presencia... porque su bigote prometía rivalizar con el de Jack Krine, leyenda viva de la Ferté y del vuelo clásico en Europa.

El año que viene el 23 y 24 de mayo la letra de “La Marsellesa” será nuestro slogan para viajar en pentecostés: “¡A las armas ciudadanos!”

el vigía

Cronología de la Aviación Militar Española

“CANARIO” AZAOLA
Miembro del IHCA

Hace 60 años

Mas T-6

Santander 2 diciembre 1954

Tras su desembarco en nuestro puerto y su puesta a punto en Parayas, los famosos entrenadores “Texan” (cerca de 20.000 construidos y 40 países usuarios), van partiendo para Salamanca-Matacán, agrupándose en la Escuela Básica.

Hoy, como a menudo viene haciéndolo, el “Junkers” (T.2-192) empleando 2,10 horas ha llegado con los pilotos que han de efectuar el vuelo

Nota de El Vigía: Uno de ellos, el tan recordado capitán Antonio Galbe, el popular “Cucurucho”, quien después de una prueba de 30 minutos, se llevó el T-6D (44-81052) en hora y media. En la base salmantina tomaría la matricula española E.16-35.

Hace 75 años

ABC 10.12.1939.

Colaboraciones

Revista de Aeronáutica y Astronáutica - “Canario” Azaola

Hace 90 años
Recompensa

Melilla 6 diciembre 1924

En el campamento de Azib de Midar se ha celebrado la imposición, por el coronel don Alfredo Coronel, de la Cruz del Mérito Militar con distintivo rojo, al indígena Mohamed Abdel Mohaad. El cual, el pasado mes de julio, en acción heroica, salvó al teniente Lecea, cuando iba a ser apresado por los rebeldes, tras caer su aparato derribado en territorio enemigo.

Hace 75 años
Felicitación Navideña

Madrid 28 diciembre 1939

Con motivo de las fiestas navideñas, el ministro del Aire general Yagüe ha recibido la visita de las Organizaciones Juveniles Femeninas, que ataviadas con típicos trajes regionales, han bailado y cantado villancicos ante su presencia y personal del ministerio. Accediendo el general a retratarse con ellas, les hizo entrega de un delicado obsequio, despidiéndose satisfechas de la cariñosa acogida de la que fueron objeto.

Hace 75 años
Humor

Barcelona 22 diciembre 1939

Terminado el curso en la Escuela de Reus, y antes de partir para pasar las Navidades en familia, este puñado de “cazadores” recién hechos, se reúnen a comer en casa Parellada, posando divertidos para el fotógrafo ambulante. De izq a dcha, agachado, Fernando Sánchez Arjona; detrás, José Manuel Gómez Trenor, José Antonio Núñez Robres, Ramón Salto, Álvaro Borrás y Ramón Mac Crohon.

Nota de El Vigía: Borrás y Sánchez Arjona caerían en Rusia (4ª Escuadrilla Azul); éste, con 9 victorias, sería recompensado a título póstumo, con la Medalla Militar.

Hace 55 años
Despedida

Madrid 22 diciembre 1959

En un corto vuelo de diez minutos, los generales Franco e Eisenhower se han trasladado desde el palacio de El Pardo a la Base Aérea de Torrejón, donde el presidente de los Estados Unidos pondrá fin a su visita a España. Después de aterrizar junto al morro del avión presidencial, ambos dirigentes han pasado revista a la tropa que les ha rendido honores. El estampido de las salvas de ordenanza, la interpretación de los himnos nacionales de los dos países y los discursos de despedida, han elevado el tono de emoción entre el Gobierno en pleno y las numerosas autoridades civiles y militares presentes; pero el clímax se ha producido cuando, en medio de grandes aplausos, antes de embarcar en el avión que le llevará a Casablanca, Eisenhower ha abrazado afectuosamente al Caudillo.

Hace 70 años

AERONAUTICA INDUSTRIAL, S. A.

Publicidad de AISA en ABC.

Hace 75 años
Enseña

Logroño 10 diciembre 1939

Coincidiendo con la festividad de Nuestra Señora de Loreto, patrona de Aviación, en el aeródromo de Agoncillo se ha celebrado el acto de entrega del guión que el Ayuntamiento de esta ciudad ha ofrecido a las fuerzas aéreas de guarnición en él. Autoridades civiles y militares ocuparon la presidencia en el interior de uno de los hangares, profusamente engalanado, donde se situaba el altar, al que parecían custodiar un Heinkel 111 y sendos cazas BF-109. Tras la santa misa y la bendición de la enseña, doña Asunción Gutiérrez Álzaga, esposa del Gobernador Civil, en función de madrina, la ha puesto en manos del comandante José Luis Ureta Zavala, pronunciando ambos patrióticos discursos. El desfile de una compañía de tropas del aeródromo, varias secciones de obreros del Parque Regional y la Centuria de Flechas del Aire, han puesto fin a los actos, a los que sucederían un rancho extraordinario y un programa de festejos profanos para la tropa.

Hace 75 años
Aeropuerto

Ferrol del Caudillo 22 diciembre 1939

Adquiridos ya los terrenos para el aeródromo “Ramón Franco”, según hemos podido saber, tendrá una superficie de 1.300 por 900 metros y un costo aproximado de dos millones de pesetas. En su construcción se empleará un buen número de obreros.

Hace 90 años
Recompensa

Melilla 6 diciembre 1924

En el campamento de Azib de Midar se ha celebrado la imposición, por el coronel don Alfredo Coronel, de la Cruz del Mérito Militar con distintivo rojo, al indígena Mohamed Abdel Mohaad. El cual, el pasado mes de julio, en acción heroica, salvó al teniente Lecea, cuando iba a ser apresado por los rebeldes, tras caer su aparato derribado en territorio enemigo.

Colaboran en este número:
“Canario” Azaola
Francisco Andreu
“Torrejón”
Paco Rivas
Shery
Carlos Valle
Antonio Salmerón
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.