



Demostración de Marzo de 2026

Después del parón de enero y febrero, las buenas condiciones meteorológicas, esta vez, nos han permitido realizar la demostración.

DORNIER Y VELERO SWALLOW



www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion



Shery





Shery



Prininal © Pann Rivas, 2026

FORMACIÓN "ALFA"



Shery



Shery



FORMACIÓN "BRAVO"



Shery



Shery



FORMACIÓN "DELTA"



Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion



Shery



FORMACIÓN "ECO"



Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion



SUPER SAETA "IFJ"



Shery



Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion/



Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas/



Shery



RAMÓN ALONSO

Foto Original © Paco Rivas, 2026



Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion



Shery

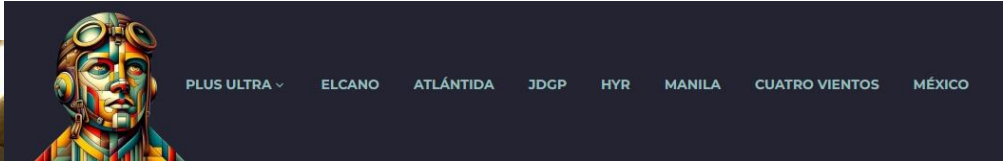




Felipe VI preside los actos del centenario del Plus Ultra en Palos de la Frontera

Palos de la Frontera ha acogido los actos conmemorativos del **centenario del Plus Ultra**, la histórica gesta aérea que en 1926 unió España y Argentina por primera vez a través del Atlántico Sur. Su Majestad el Rey Felipe VI ha presidido esta jornada institucional organizada por el **Ejército del Aire y del Espacio**, en el marco del Centenario de los Grandes Vuelos de la aviación militar española. El acto ha tenido lugar en el emblemático entorno del monumento al Plus Ultra, en el Mirador de la Calzadilla, reforzando el simbolismo histórico de la localidad onubense como punto de partida de grandes travesías oceánicas.





Fundación Infante de Orleans

FIO
Museo de Aviones Históricos en Vuelo

Fernando Rein Loring

Madrid-Manila / 1932-1933

"El tesón de un piloto tranquilo"

"Con bonanza y buena ayuda, llego a Manila, no hay duda"
Lema escrito por Rein Loring en la caja de mapas de su avión.

Fernando Rein Loring se inició como piloto militar para luego dedicarse a la fotogrametría. De carácter templado pero determinado, realizó dos veces en solitario el largo trayecto de Madrid a Manila. El primer zarpó lo realizó en 1932, con una avioneta Loring E II, fabricada por su tío Jorge Loring. Las dificultades meteorológicas, burocráticas y ciertas averías recurrentes le hicieron tardar cerca de tres meses en llegar a Manila. Su constancia y espíritu de superación ante las adversidades le hicieron ganar el prestigioso premio Harmon de 1932.

No se conformó y habiendo encontrado la avioneta Comper Swift, más ligera, al año siguiente volvió a intentarlo.

La Comper, de apenas 280 Kg de peso y un motor de 75 hp, fue bautizada con el nombre de Ciudad de Manila. El bajo consumo de combustible hacia que con carga máxima de 200 libras tuviera una autonomía de 1.600 Km.

En esta segunda ocasión planeó el viaje en 11 etapas y en una ejecución perfecta voló los 15.000 Km, en 82 h y 40 minutos entre el 18 de marzo y el 10 de abril.

Una praza de preparación, sincronización y destreza que hicieron que Rein Loring nuevamente entrara a formar parte del elenco de los grandes aviadores.

18 de marzo al 10 abril de 1933
15.130 km. en 11 etapas



El Comper Swift fue transportado a Palos de la Frontera para participar en los actos con motivo del Centenario del vuelo del Plus Ultra, organizado por el Ejército del Aire y del Espacio.





El Largo viaje a Getafe



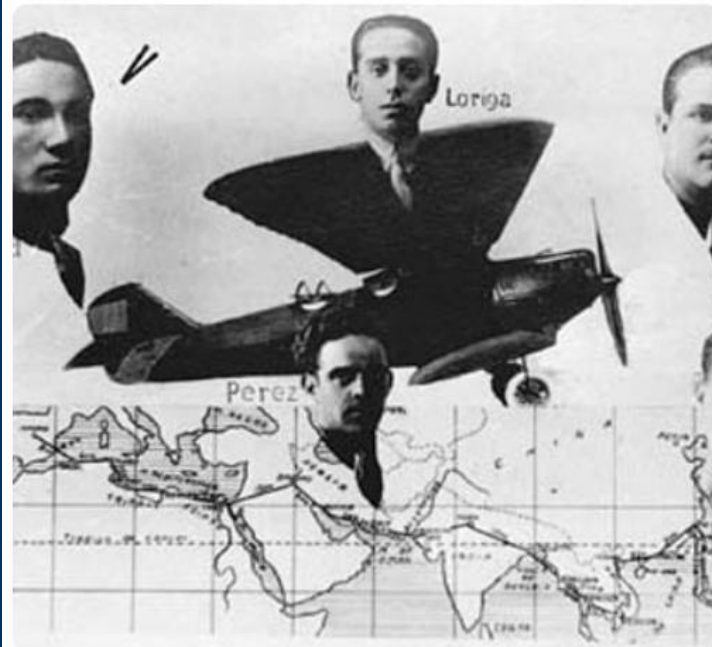
Necesarios trabajos en el terreno, después de las importantes lluvias de estos meses.

Óvalo de color rojo: preparando el terreno de la futura pista de terreno natural, necesaria para algunos modelos.

Óvalo de color naranja: zona del edificio del Museo.



La demostración FIO del día **5 de abril de 2026**, estará dedicada a la Patrulla Elcano en el centenario de su vuelo (**5 de abril de 1926**)

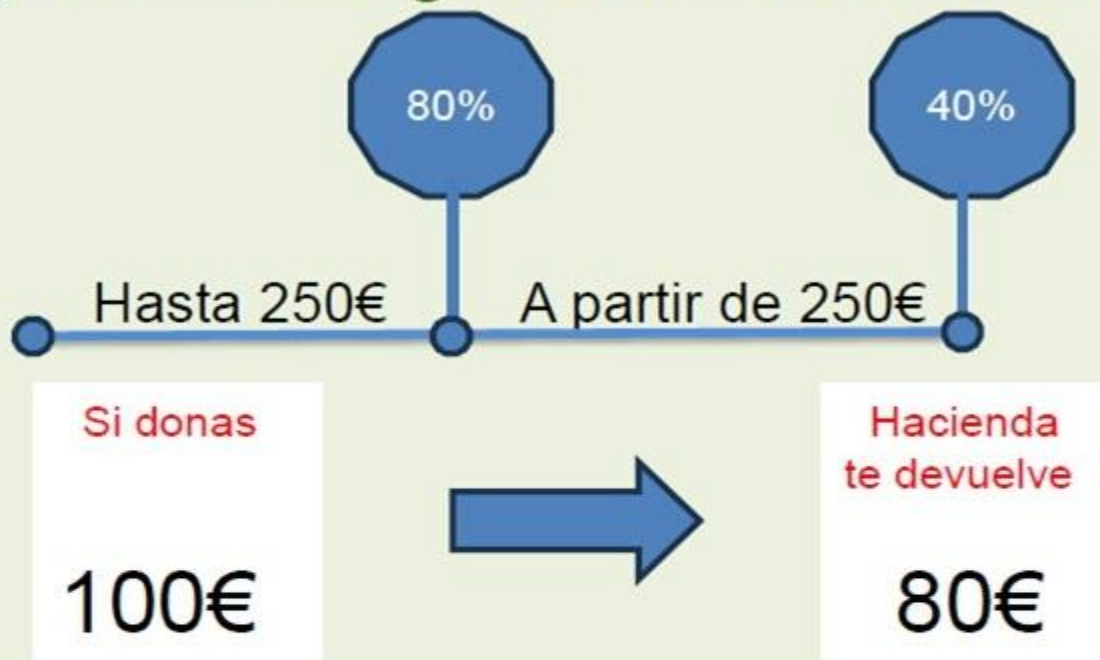


El 5 de abril de 1926, tres Breguet XIX, equipados con los nuevos motores Lorraine de 450 CV, despegaban del aeródromo de Cuatro Vientos con destino a las remotas islas Filipinas. Los pilotaban los capitanes Martínez Esteve, Loriga y Eduardo González-Gallarza, que llevaban como mecánicos a Calvo, Pérez y Arozamena. En la etapa El Cairo-Bagdad, el avión de Martínez Esteve, sufrió una avería en el motor y se vio obligado a aterrizar en el desierto. Loriga y Gallarza continuaron su vuelo y se alcanza la gesta programada tras recorrer 17 100 km, en dieciocho etapas, dieciséis jornadas de vuelo y treinta y nueve días de calendario. Se registran alrededor de 106 horas y 15 minutos a una velocidad media de 161,1 km/h.



Desgravación para 2026

¿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%.**





Restauración del T-6 DUM



UMILES®
www.umilesgroup.com



Día a día del C. R. M.



Preparados para montar el motor de la AISA BTM



La AISA BTM ya tiene motor



Día a día del C. R. M.

Preparando el Comper para su traslado a la sede de la Comunidad de Madrid donde será expuesto dentro de los actos conmemorativos del Centenario de los grandes vuelos de la Aviación Española.

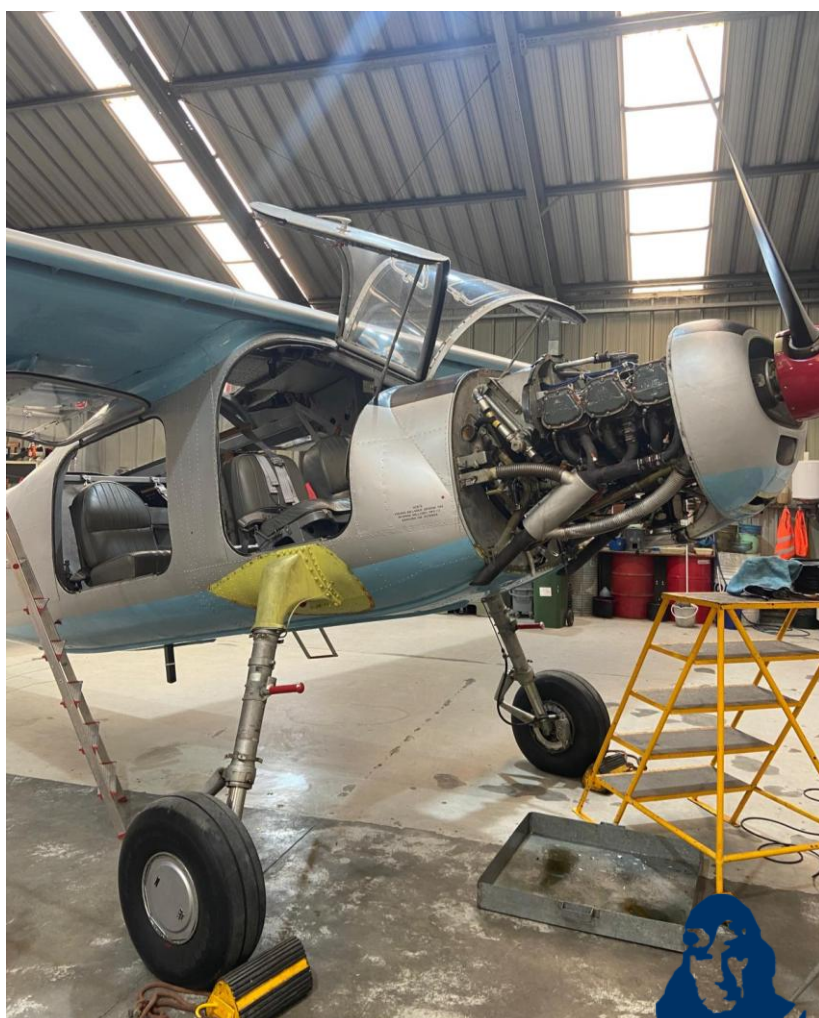


Continúan los trabajos de restauración del FLEET 10



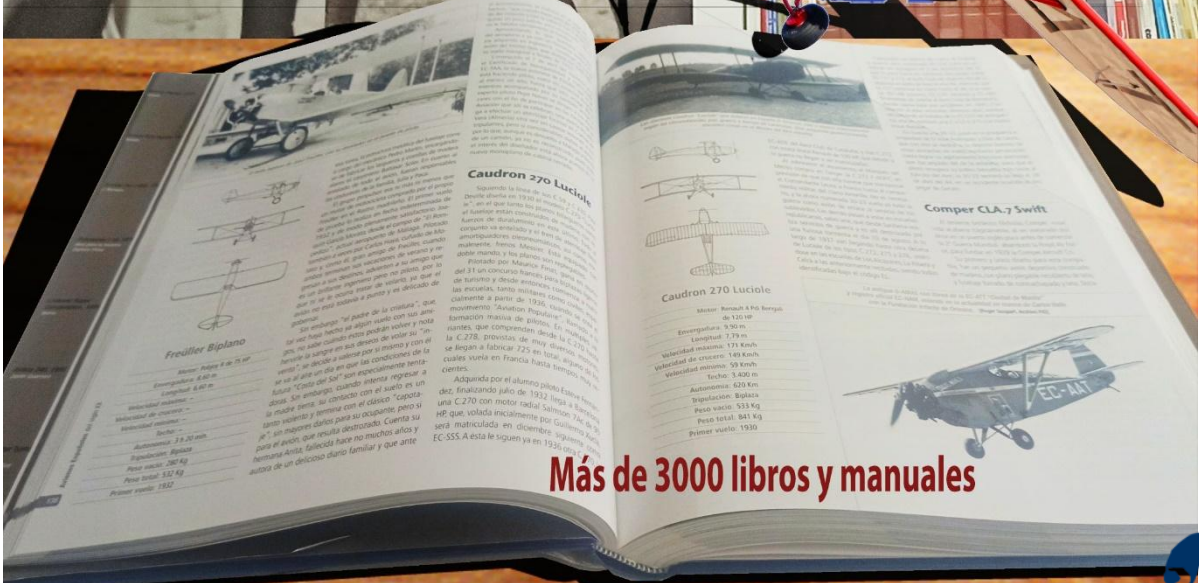


Revisión anual
DORNIER 27



Biblioteca

FIO



Más de 3000 libros y manuales

NUEVO HORARIO

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





Comentario de Francisco Andreu

de HAVILLAND DH6/E.180

1925

Entra en servicio en 1925 con unos 25 aparatos fabricados por la Hispano en Guadalajara





Comentario de Francisco Andreu

BARRON “ESPAÑA”

1917





Comentario de Francisco Andreu

HISPANO BARRON (caza)

1919



Noticias de aviación histórica

“Torrejón”

En las restauraciones "podrá" descollar en unos años el único ejemplar hallado de "Devastator" en el fondo de un lago. Fue un tipo de avión cuyas formaciones fueron "devastadas" por los japoneses y no quedó ni uno...



*Douglas TBD-1
Devastator BuNo 1515
que reposa actualmente
en el lago Jaluit, en las
islas Marshall*



Reproducimos este artículo publicado en el número 119 de la revista "AVIADOR" del Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial



Centenario de los Grandes Vuelos de la aviación española (1926–1935)

Jorge Clavero Mañueco, *General del Ejército del Aire y del Espacio (Ret)*. Comisario de la Exposición: *Los Grandes Vuelos 1926-1935*

Este 2026 se cumplen cien años del comienzo de nuestros Grandes Vuelos; para conmemorarlo se están celebrando charlas, exposiciones y diversos actos en las ciudades que tuvieron relación con estas gestas que colocaron a España en la élite de la aviación mundial.

Terminada la primera Guerra Mundial la aviación se había consolidado como arma y como medio de enlace. Pilotos curtidos en combate y aviones más fiables hicieron que en el período de entre guerras la aviación se lanzara a la conquista del mundo mediante grandes raids.

Desde Londres se trata de llegar a la India, los EEUU de América tratan de dar la vuelta al mundo y desde Lisboa se llega, empleando hasta tres aviones consecutivos, a Río de Janeiro, todo ello en el comienzo de la primera mitad de los años 20.

En España el período de entre guerras sólo dura diez años, pues comienza en 1926 con el final de la Guerra del Rif y termina en 1936; sin embargo, son años muy fructíferos para los aviadores españoles.

En nuestra nación, la década de los años 20 es de verdadero crecimiento para la aviación. Se consolidan fabricantes como Loring, CASA o la Hispano-Suiza de motores, y empiezan a operar las primeras compañías aéreas: la Compañía Española de

Tráfico Aéreo, que en 1921 inaugura la línea Sevilla – Larache; la Compañía Europea de Aviación, que en 1924 se instaura en Albacete; la Unión Aérea Española, que en 1926 inaugura la línea Madrid – Sevilla; IBERIA que en 1927 comienza su actividad con la línea Madrid-Barcelona; y la Concesionaria de Líneas Aéreas Subvencionadas (CLASSA), que en pleno crack del 1929 agrupa a varias de ellas iniciándose en 1930 con el vuelo de Madrid a Gran Canaria.

Los aviadores españoles llevaban años planeando grandes vuelos con un doble propósito: primero, poder demostrar al mundo que estaban a la altura de los mejores y segundo, llevar el abrazo profundo de España a sus países hermanos.

Todos estos vuelos tenían en esencia cuatro grandes retos: elegir la ruta y el momento de meteorología más favorable, dotar al avión de una gran autonomía, preparar la logística para cada etapa y, por último, ser precisos en navegación.

Tras el éxito del desembarco de Alhucemas en septiembre de



Jorge Clavero Mañueco

1925, la guerra del Rif queda prácticamente resuelta y el gobierno de Primo de Rivera aprueba en diciembre de ese año los tres primeros vuelos. De entre todos los vuelos realizados, algunos con éxito y otros no, se han elegido ocho como los más significativos de esa década de Grandes Vuelos.

Ocho hitos realizados por un puñado de aviadores que con pericia y arrojo alzaron a España a la élite de la aviación mundial. Con ellos viajaba el corazón de La Madre Patria y allá donde fueron siempre les esperaba el abrazo emocionado y profundo de los herederos de nuestra cultura.

LOS OCHO GRANDES VUELOS

22 de enero de 1926

El Plus Ultra

Planeado por los capitanes Mariano Barberán y Ramón Franco, el vuelo era un ambicioso proyecto de unir España con Buenos Aires, siendo la primera vez que se cruzaría el Atlántico desde Europa hacia América empleando un solo avión.

Para el vuelo del Plus Ultra, Barberán y Ramón Franco definieron una ruta que les llevaría por las islas Canarias a Cabo Verde y de ahí el gran salto a Pernambuco (actual Recife) ya en la costa brasileña, luego a Montevideo y finalmente a Buenos Aires. Esto debería de hacerse en enero, época de vientos más estables y menos probabilidad de tormentas. Se aprovecharía la luna llena de ese mes para el vuelo nocturno del cruce del Atlántico Sur. Ante la salida temporal de Barberán de la Aeronáutica Militar por motivos personales, Ramón Franco eligió al capitán Julio Ruiz de Alda como navegante, completando la tripulación con un segundo piloto, el teniente de navío Juan Manuel Durán y, como mecánico, al soldado Pablo Rada.

Volarían en el hidroavión Dornier Wal, de patente alemana, adaptado para volar las 17 horas que se necesitaban para cubrir los 2800 km de la etapa más larga. Hay que tener en cuenta que



Comandante Ramón Franco y capitán Ruiz de Alda, piloto y navegante del Plus Ultra

el Dornier estaba diseñado para volar unos 1000 km.

Para seguir una navegación precisa, por primera vez, se instaló un **RADIOGONIÓMETRO**, elemento innovador que funcionó perfectamente, dando, en ocasiones, rumbo a la estación emisora a 600 km de distancia.

El 22 de enero, el Plus Ultra despegó de Palos de la Frontera desde las mismas aguas que lo hiciera Colón. En la etapa a Las Palmas, Ramón Franco se dio cuenta de que debía aligerar peso, en palabras suyas: "Olvidé en Las Palmas mi reloj despertador y al fotógrafo Alonso". Hay que tener en cuenta que el equipo de grabación de Alonso pesaba 50 kg. Luego volaron a Cabo Verde, donde se demoraron un par de días buscando la bahía idónea para despegar con máximo peso. El día señalado se intentó el despegue nocturno, pero tras varias carreras de despegue no logró irse al aire hasta el amanecer con lo que ya no tenían horas de luz para completar la etapa. Al anochecer, el Plus Ultra se resguardó en la isla de Fernando Noronha, a 400 km de la costa brasileña. Al día siguiente cubrieron los 400 km para llegar a Pernambuco, no sin problemas, pues a mitad de la etapa se les rompió una pala de la hélice trasera y lograron llegar con un solo motor, volando a 90 km/h, prácticamente la velocidad de amaraje.

Ya en el continente americano, la muchedumbre homenajeó a nuestros aviadores en cada punto al que arribaron. Ceremonias, recepciones banquetes, fiestas... tanto era el agasajo, que en Rio de Janeiro Ramón Franco tuvo que poner a policía en la puerta de la habitación del mecánico Rada para evitar las visitas y asegurar el descanso. Igual trato recibieron en Montevideo y mejor, si cabe, en Buenos Aires. En todo lugar los protagonistas fueron tratados como héroes, y hasta el mismo Gardel les dedicaría el Tango: "La gloria del Águila". Sin duda, la muchedumbre devolvía a la madre Patria el abrazo emocionado por la gesta.

El Plus Ultra fue un éxito de preparación y ejecución, Ramón Franco y su tripulación marcaron el inicio de los Grandes Vuelos pregonado por el mundo entero, El avión fue regalado al pueblo argentino y descansa en el Museo del Transporte en la ciudad de Luján.



Puerto de Buenos Aires, recibimiento al Plus Ultra



Jorge Clavero Mañueco

5 de abril 1926

La Patrulla Elcano

El segundo vuelo autorizado por el Gobierno de Primo de Rivera fue el ambicioso proyecto de llegar a Manila, nada menos que 17.000 Km con tres Breguet XIX, avión de serie ampliamente probado en la guerra del Rif. A los aviones se les bautizó con nombres de tres grandes descubridores: Magallanes, Elcano y Legazpi. La tripulación, compuesta por los capitanes Esteve, González-Gallarza y Loriga, planeó el vuelo en 18 etapas a desarrollar en cuatro tramos diferentes en geografía y meteorología. El primero de costa mediterránea entre Madrid y El Cairo, el segundo de desierto entre El Cairo y Karachi, el tercero entre Karachi y Saigón, los monzones podrían ser un factor importante, y la cuarta zona con los motores cercanos a la gran revisión de 100 horas y muchos tramos sobre el mar hasta las Islas Filipinas, sería sin duda de gran riesgo.

Es en el segundo tramo de desierto donde aparecen los primeros problemas serios, pues la mala visibilidad y una fuga de combustible obligan a Esteve a un aterrizaje forzoso en el desierto de Siria. Completamente aislados, Esteve y su mecánico, el sargento Calvo, tratan de sobrevivir apenas sin agua ni alimentos, hasta que, al sexto día, una patrulla de la RAF les descubre y rescata completamente exhaustos.

Los dos aviones de Gallarza y Loriga continúan con el gran esfuerzo de sus mecánicos, los soldados Pérez y Arozamena, pues pasaban el día volando en la cabina trasera y por la noche recuperaban los aviones. En Hanói, Loriga tiene un gripado de motor que le hace tomar de emergencia, y el avión queda inoperativo por la dificultad de reparación. Casi simultáneamente, la dificultad de toma de tierra en el aeródromo de Macao (un campo de fútbol) hace que Gallarza rompa el tren del "Legazpi", único avión superviviente. En Macao se juntan Loriga y Gallarza y logran reparar el tren para llegar juntos a Manila.

El recibimiento es apoteósico, la muchedumbre les sigue a todas



Capitanes Gallarza y Loriga en Rangún.

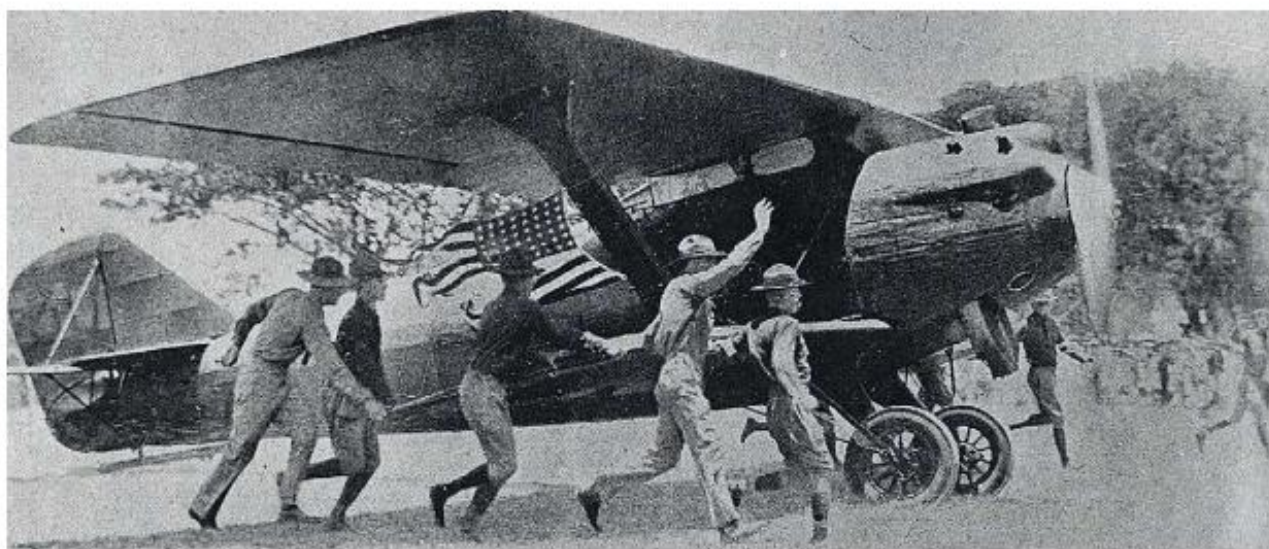
partes y entregan la correspondencia a las autoridades locales, encargo del rey Alfonso XIII. Luego se celebró un Tedeum en la Catedral, fueron nombrados Doctor Honoris Causa por la Universidad de Manila, hubo recepciones, banquetes, etc. En la declaración institucional el pueblo filipino dice: "... decid a España y a vuestro rey que Filipinas a fuer de hijo bien nacido conserva vivo en sus entrañas el amor a su ubérrima y gloriosa Madre, decidle que guarda con cariño la religión, el idioma, la cultura y la hidalguía..."

El Legazpi había realizado los 17.100 km en 107 h/v.

10 de diciembre 1926

La Patrulla Atlántida

Largamente planeado el vuelo a la Guinea española, se inició en la temporada "seca" que permitiera operar en esta zona con menos riesgo de tormentas. El avión elegido fue el Dornier Wal de serie, y en esta ocasión a propuesta del jefe de la expedición, el comandante Rafael Llorente, se haría un vuelo de unidad, con una patrulla de tres hidros, que iba a hacer buenas sus palabras



El avión Legazpi llega a Manila



El Dornier "Valencia" saliendo del agua para mantenimiento (Guinea española)



"...iremos y volveremos volando en patrulla, todos para uno y uno para todos".

El objetivo del vuelo era doble. Por un lado, llegar por aire a la provincia española en el Golfo de Guinea y, por otro, cartografiar el territorio, para lo que se dotó a los Dornier de cámaras de fotografía vertical. Se programó en nueve etapas, costeando, y se completó en 17 días, amerizando en puertos donde nunca se había visto un avión.

En la capital Santa Isabel, la población entera se congregó en el puerto. El Sr. Pérez de Prado, gobernador de Guinea, inició su alocución diciendo: "Habéis venido como paladines de civilización y progreso..."

La vuelta fue dificultosa, por la meteorología y las averías. La rotura de cuadernas en tomas con marejada y los cambios de motor hicieron que el retorno se complicara hasta tardar treinta días en regresar a Melilla los tres aviones juntos, como se había prometido, siendo la primera vez en la historia de semejante vuelo en patrulla, lo que supuso un gran orgullo para toda la Aeronáutica Militar. El comandante Llorente recibió el prestigioso premio Harmon¹, el "Óscar" de la aviación, en 1927.

24 de marzo 1929

Jesús del Gran Poder

Los capitanes Jiménez e Iglesias habían intentado, infructuosamente, por dos veces batir el récord de distancia de vuelo del mundo, que entonces estaba en 6.250 km, en un vuelo de Nueva York a Alemania. CASA había preparado dos Breguet XIX para que cargaran hasta 4.100 l de gasolina (el avión de serie cargaba 900 l), a los que se denominó Breguet XIX Bidón. Este tercer intento lo harían volando de Tablada (Sevilla) hacia Brasil, para luego continuar visitando las capitales de otras naciones del continente americano.

Dado que en la primera etapa debían permanecer más de

¹ Clifford Harmon, magnate norteamericano y entusiasta del vuelo, creó a sus expensas este prestigioso premio internacional que se entregaba al aviador, a la aviadora y al aeronauta que había realizado la gesta más significativa ese año. El Harmon, entregado por los grandes dignatarios del mundo, se convirtió en el mayor galardón aeronáutico del momento. El premio tenía una fase nacional en la que los líderes de los GG VV aquí recogidos, fueron protagonistas indiscutibles.

cuarenta horas en el aire, los pilotos se prepararon física y fisiológicamente. En el botiquín de Tablada se daban las pautas de ejercicios físicos a realizar y alimentación previa al raid. En el vuelo se alimentaban de fruta, frutos secos, huevos cocidos, café y, como reconstituyente principal, un termo con huevos batidos con coñac.

La primera etapa sin duda marcaría un hito en la aviación, al enlazar con un avión terrestre Europa con Sudamérica. Y lo lograron, en un vuelo de 43 horas y 50 minutos (casi dos días sentados en su avión). Navegando a la estima, corrigiendo la deriva con la rejilla del derivómetro y botes de humo y utilizando el sextante llegaron a Salvador de Bahía, tras 6.768 km, récord mundial de distancia de un avión terrestre sobre el océano. Luego tomarían en Montevideo, Buenos Aires, Santiago, Lima... hasta llegar a La Habana, después de quince días y 22.000 km. Recibidos como embajadores de España por presidentes y dignatarios, fueron homenajeados y abrazados por el pueblo que les contemplaba como héroes. Como ejemplo, se les encomendó llevar la Carta de Acuerdo que ponía fin al conflicto fronterizo entre Chile y Perú de la región de Arica, carta que llevaron en vuelo desde Santiago de Chile a Lima. Regresaron a España justo para exponer el Jesús del Gran Poder en la Exposición Universal de Sevilla ese 1929. El avión, milagrosamente, sobrevivió a estos cien años en perfectas condiciones y hoy se le puede ver en



Capitanes Jiménez e Iglesias ante el Jesús del Gran Poder



Jorge Clavero Mañueco

nuestro Museo de la Aeronáutica y Astronáutica de Cuatro Vientos. Alfredo Kindelán, padre de la Aeronáutica Militar española, definiría la esencia de este vuelo con la frase: "Motor, aeroplano, brazo y corazón... enteramente españoles."

24 de diciembre 1931

Vuelo Sevilla – Bata

El capitán Cipriano Rodríguez, "Cucufate", y el teniente Carlos de Haya habían logrado el año anterior los récords mundiales de velocidad en circuito, de 5000 km y 2000 km con velocidades que superaban los 200 km/h. Para ello empleaban el segundo Breguet XIX Bidón fabricado por CASA. Carlos de Haya, además de piloto y navegante, era experto en el vuelo sin visibilidad, y patentó el "Integral Giroscópico" primer horizonte artificial que se usaba en España.

Piloto y navegante, muy compenetrados, planearon minuciosamente el vuelo directo a Bata para demostrar que, llegado el momento, se podría abrir una línea aérea directa, de la metrópoli a sus posesiones en el golfo de Guinea. El vuelo contaba con la dificultad de atravesar amplios territorios donde en caso de aterrizaje forzoso, el rescate de la tripulación sería casi imposible.

Volaron los 4.312 km sin incidencias en 27 h y 11 minutos. Como diría Cipriano Rodríguez: "los buenos vuelos no tienen historia, se desarrollan con total normalidad..." El diario The Times, en su edición del 4 de enero de 1932 recoge: "... dos aviadores españoles han logrado vencer por el aire las misteriosas junglas del continente africano, abriendo una ruta civil y militar... la civilización les debe este gran servicio...". Nuestros aviadores habían demostrado que era posible llegar en vuelo directo de la península a su provincia en el golfo de Guinea.

18 marzo 1933

Vuelo Madrid-Manila

Fernando Rein Loring cambió la Aeronáutica Militar por vuelos de fotogrametría cartografiando España. Piloto templado y de firme decisión, realizó en 1932 un difícil raid de Madrid a Manila con una avioneta fabricada por su tío Jorge Loring. Con "la Pepa" así se bautizó a la Loring E II, llegó a Manila en un raid de tres meses plagado de dificultades, como averías, permisos de sobrevuelo y problemas logísticos. Este gran raid le alzó



Capitán Cipriano Rodríguez y teniente Carlos de Haya

con el premio Harmon de 1932. Pero Fernando, lejos de acomodarse por el triunfo, decidió repetir el vuelo para mejorarlo. En esta segunda ocasión eligió una pequeña avioneta inglesa, la Comper Swift de 280 Kg de peso y un motor de 75 hp. A pesar de las dificultades, la decisión y tranquilidad del protagonista quedó reflejada en el lema escrito en la caja de mapas de la Comper: "Con bonanza y buena ayuda llego a Manila, no hay duda".

Una ejecución impecable recorrió los 15.000 km en once etapas y veintidós días, siendo reconocido en el mundo por esta hazaña, que le llevó a recibir el premio Harmon.

Fernando Rein Loring terminó su carrera volando en la compañía Iberia. Su afán por simplificar las cosas y hacer que todo transcurriera con normalidad en los vuelos hicieron correr la frase entre los pilotos de:

"Ha sido un vuelo Rein Loring", cuando todo había transcurrido con normalidad.

Tenemos el privilegio de poder ver en las exhibiciones de la Fundación Infante de Orleans (FIO), uno de los pocos ejemplares de *Comper Swift* que sigue volando en el mundo.

10 de junio de 1933

El Cuatro Vientos

El cruce del Atlántico por su parte más ancha era el reto que cualquier aviador del momento hubiera querido lograr. El raid fue planeado por el mejor navegante de la Aeronáutica Militar, el capitán Mariano Barberán. Aviador meticuloso de gran prestigio, no en vano era director de la Escuela de Observadores (navegación aérea) y profesor de la novedosa asignatura de radionavegación. Eligió como piloto al capitán Joaquín Collar, entonces profesor en la escuela de Guadalajara.

El Cuatro Vientos volaría primero a La Habana y de allí a Ciudad de México para concluir allí el vuelo. Se trataba de llegar en vuelo directo de Sevilla a Cuba. Se eligió la ruta loxodrómica (rumbo

constante) con dos puntos de comprobación, Funchal en Madeira y San Juan de Puerto Rico.

El avión, bautizado como Cuatro Vientos, era un Breguet XIX fabricado por CASA ex profeso para este vuelo, dotándole de una capacidad de 5.300 l de combustible y un motor Hispano Suiza de 650 hp. El avión, al que se le dio el sobre nombre de "Super Bidón", constituía un desafío de ingeniería dado que su peso en



Fernando Rein Loring y su Comper Swift



Jorge Clavero Mañueco



Capitán Barberán y teniente Collar en su llegada a Cuba

vacío era de 1.980 kg y su peso máximo al despegue de 6.320 kg. Barberán y Collar realizaron un vuelo preciso, con navegación astronómica y a la estima. Los vientos en contra y una tormenta en su tramo final les obligó a tomar en Camagüey, a 500 km de La Habana. Habían logrado unir Europa con Cuba en 39 h y 50 minutos.

Nueve días de homenajes, agasajos y celebraciones donde los aviadores recibieron el calor del pueblo cubano. El 20 de junio partieron para lo que sería la etapa definitiva de La Habana a Ciudad de México. La meteorología, no era mala esa mañana, pero una tormenta inesperada afectó a la ruta del Cuatro Vientos y el avión y sus tripulantes desaparecieron. La noticia fue una tragedia para el mundo de la aeronáutica.

Muchas han sido las conjeturas sobre el accidente y ninguna concluyente. La teoría más lógica es que la tormenta hiciera que el Cuatro Vientos cayera al golfo de México, donde desaparecieron el avión y su tripulación.

12 de mayo 1935**Vuelo Santander - México**

Por dos veces se había quedado México sin la visita de nuestros aviadores, en 1929 el Jesús del Gran Poder cambió su plan de vuelos para participar en el nombramiento del presidente de Cuba, dejando sin visitar ciudad de México, y Barberán y Collar tristemente perecieron en esa etapa. Tuvo que ser el joven santanderino, Juan Ignacio Pombo quien lo lograra. Pombo, de 21 años, hijo del famoso Juan Pombo y piloto del aeroclub de su ciudad, decidió que iba a volar a México. La empresa, en principio descabellada, contaba únicamente con la firme decisión del aviador, que fue convenciendo sucesivamente a sus vecinos, al Racing, a la Diputación y hasta al Ayuntamiento de Santander para conseguir fondos con los que comprar una avioneta. El proyecto fue creciendo y haciéndose un reto para todos los santanderinos, tanto que hasta el presidente Lerroux recibió a Juan Ignacio y le autorizó el raid asignándole una cantidad que le permitió viajar a Inglaterra para adquirir una British Klemm Eagle II con motor de 130 hp.

Con la avioneta en Santander, hizo las modificaciones para alojar

hasta 960 l de gasolina y quitó todo el peso innecesario (no llevaba radio ni equipo de supervivencia).

El 12 de mayo, tras el abrazo emocionado de su padre, despegó de Santander y en nueve etapas llegó a Bathurst, en Gambia, listo para el gran salto a Brasil. Le esperaba un vuelo de 3.160 km con una avioneta dotada de brújula, anemómetro y reloj, y sin ninguna posibilidad de comunicar un problema ni sobrevivir en el agua.

Despegó de noche, pues el vuelo sería de más de 17 horas. En la soledad del océano, sin referencias de su posición, y cuando alguna tormenta le dificultaba el vuelo, Pombo escribiría en sus memorias: "En los momentos difíciles, pensaba en mi fe en Dios, en mi familia y en España..." y llegó a Bahía en la costa brasileña. La noticia se extendió por el mundo, era la primera vez que un avión ligero hacía esta travesía. Pombo siguió su periplo con grandes dificultades, pues en el despegue de un campo no preparado enganchó una pata del tren en una alambreada y la Santander se destrozó. Era imposible la reparación y el vuelo parecía haber terminado. No obstante, la repercusión internacional de la hazaña fue tal que la casa British Klemm, beneficiaria de la gesta, proporcionó una nueva avioneta al piloto español. Venezuela, Colombia, Costa Rica, Panamá... en cada país visitado Pombo actuaba de embajador español recibiendo los parabienes de sus gobernantes. No habían acabado todos sus problemas, pues una apendicitis dejó a Juan Ignacio un mes en cama en el hospital de San Salvador. Por fin, tras casi tres meses, llegó a ciudad de México. Allí le esperaba el gobierno de la nación, el pueblo mexicano y la colonia española, entre los que se encontraba la joven M^o Elena Rivero, santanderina y amiga del aviador que se había trasladado meses antes a México junto con su familia. La prensa rosa atribuyó a M^o Elena gran parte de la motivación del piloto. Ciertamente, Juan Ignacio y M^o Elena se casaron pocos meses después.

Pombo trajo a España el abrazo y reconocimiento de los ocho países que visitó, luciendo medallas de todos ellos en su uniforme de alférez honorario de la Fuerza Aérea mexicana. En palabras del ilustre aviador Emilio Herrera: "... lo ha logrado con un mínimo de elementos, un avión, un motor, un piloto y una brújula, más su arrojo y pericia...". ■



Juan Ignacio Pombo ante el British Eagle





el vigía

Cronología de la Aviación Militar Española

"CANARIO" AZAOLA
Miembro del IHCA

Hace 50 años Maniobras

Santander 24 marzo 1965

Desde el pasado día 22 se han celebrado en aguas del mar Cantábrico unas maniobras aeronavales, en las que, junto a cinco "Sabres" del 11 Escuadrón de Manises, han intervenido seis —un tanto obsoletos— CASA-Heinkel 111 de la base malagueña del Rompedizo, que actuaron como *torpederos* y sendos Grumman "Albatross", Douglas T.4 y helicóptero Z-1. La Armada ha aportado el crucero "Canarias", el destructor "Oquendo", la fragata "Yañez Pinzón" y el minador "Júpiter".

Realizados los distintos ejercicios de ataque y defensa, hoy han finalizado, obteniéndose muy interesantes enseñanzas.

El rebaño de ovejas pastando junto a "los torpederos", compone una bucólica escena en el aeropuerto de Parayas.





Hace 93 años

Momentos para recordar

San Sebastián agosto 1922

Las penurias de su azarosa vida militar habían quedado atrás, y "Curro" —como sus amigos conocen al capitán de Inválidos Francisco Escribano y Aguirre— bien acompañado, ¡vive Dios!, aparece feliz en el hipódromo de Lasarte; poco antes había tenido el honor de saludar a S.S.M.M. los Reyes, quienes se interesaron por su estado.

Convaleciente en el Hospital "Reina Cristina" de la Cruz Roja de su último accidente, a preguntas de sus guapas amigas, con naturalidad, sin dar importancia, les contó como su "bautismo de sangre" —un tiro en el pecho— había tenido lugar tres años atrás, cuando oficial de Infantería, combatía en Larache.

Luego, se había hecho aviador, siendo víctima de seis accidentes (cinco como observador y uno como piloto); el último, el pasado 3 de febrero.

Nota de El Vigía: El entusiasmo de "Curro" no decaería jamás, y en diciembre de 1923, pilotando un Fokker XI del que habrían de sacarle entumecido y casi congelado, batiría el récord nacional de altura (8.500 m) y al día siguiente, el de velocidad (261,792 Km/h).

Al pasar a Inválidos, no resignándose a que los reglamentos marciales, que lo consideran inútil, no le dejen volar, pasa a la GETA y como primer piloto, cubre la línea Sevilla- Larache; más tarde, se integra como profesor en la Escuela de pilotos que la citada empresa tiene en Carabanchel. Hombre culto —habla francés, árabe e inglés— se casa con Pilar Vázquez Queipo del Río, hija de los condes de Torre Novaes. Tras pasar por varios destinos, el alzamiento militar le sorprendió en San Sebastián. Detenido, fue trasladado a Bilbao, protagonizando de forma heroica, la defensa de los 1.300 presos de la cárcel del Carmelo, ante el asalto por elementos del Frente Popular.

Contando con 2.143 horas de vuelo, en 1938 el comandante Escribano solicita prestar servicio y tras pasar por una fase de reentrenamiento en Tablada, marcha a León como probador del Parque Regional (Maestranza); más tarde, toma en mando de la Región Aérea del Norte.

En 1941 al haber demostrado debidamente su utilidad completa para toda clase de vuelos, causa baja en el Cuerpo de Mutilados, y alta, con el empleo de teniente coronel, en el Servicio de Vuelo. Destinado a la Zona Aérea de Canarias y África Occidental, durante más de doce años, exceptuando el Curso de Vuelo Sin Visibilidad que lo lleva a cabo en Matacán, su ejecutoria, bien en el E.M. como al frente de distintas Unidades, se recuerda modélica.

En 1958 pasaba al Grupo B y al fallecer en Madrid el 22 de diciembre de 1975, el Ejército del Aire perdía uno de sus más extraordinarios y apasionados aviadores.

Hace 80 años Volar y volar

Sevilla marzo 1935

El desarrollo de los nuevos programas de instrucción, se ha visto reflejado en gran actividad de vuelo en las Unidades Aéreas. La Escuadra nº 2 (Sevilla), compuesta de P.M. una Escuadrilla de caza Nieuport 52 (foto) y un Grupo de bombardeo ligero, Breguet XIX, ha realizado en los días comprendidos entre el 8 de enero y el 20 de febrero pasado, un total de 697 horas de vuelo, sin ningún accidente ni avería.



Hace 75 años Recuerdo

San Javier 25 marzo 1940

En la Orden del Día de este aeródromo, al dar cuenta del fallecimiento, en accidente de vuelo, del teniente Joaquín García Gisbert, acaecido el pasado día 20 en Madrid, dispone la celebración de una misa, a la que asistirán todas las Unidades. Asimismo, en recuerdo de tan pundonoroso como cumplidor profesor de la Escuela de Transformación, la embarcación nº 4 se llamará en lo sucesivo "Teniente Gisbert".



Nota de El Vigía: Gaditano de La Línea, "Gisberito" —como se conocía al malogrado aviador, por su rostro juvenil— tras una muy activa y valiente participación en la guerra civil, formando parte de la 2ª "Cadena" de Heinkel 51 (4-G-2); luego de volarlo en la paz, había sido destinado, como su amigo Manolo Marañón, al Grupo de Escuelas de Levante. Hartos del oficio de "protos" y de acuerdo con sus compañeros de Getafe, decidieron viajar a Madrid para darse un "garbeo" en el Heinkel. El destino quiso que Manolo perdiese el autobús a Getafe; la fatalidad, sin embarco, se cebó con "Gisberito" va que, cuando gozaba a tope, satisfecho de que, al igual que los días de la "cadena", dominaba el avión; este (el 2-117), se estrelló contra el suelo en las cercanías de Parla; allí se truncaron, sus ¡tan solo 20 años! de vida.



Colaboraciones

Revista de Aeronáutica y Astronáutica - "Canario" Azaola

Hace 100 años Nacimiento

Bilbao 7 marzo 1915



Hijo de D. Manuel Allende y de D^a Pilar Isasi Linares ha nacido un niño al que se le impondrá el nombre de Javier.

Nota de El Vigía: Fortachón y de carácter intrépido y tenaz, a Javier ya en su juventud, se le conoció con el sobrenombre de "La Mula". Piloto

privado, considerado como "de derechas" a raíz del alzamiento militar de 1936, fue detenido y encarcelado en el fuerte guipuzcoano de Guadalupe (Fuenterrabía), hasta que dicha población fue liberada por las tropas nacionales. Suponiendo que resultaría de más utilidad en aviación, junto a José Ramón Calparsoro, piloto privado y con muy pocas horas como él, casi alardeando de experiencia, se presentó en el aeródromo de Agoncillo donde, de momento, los metieron en los trimotores Fokker, realizando como ¡ametralladores! algún servicio de guerra. De allí a Sevilla para, con no poco valor, enfrentarse al Breguet XIX, un enorme aparato que habían

de dominar, y lo consiguieron, obteniendo el título de pilotos de avión de guerra. La "Mula" fue destinado a los Heinkel 51, donde a pesar de su inferioridad frente a la caza enemiga, consiguió su primera victoria; en otra ocasión él resultó derribado, logrando aterrizar en líneas propias cerca del frente. Su ya demostrada valía, lo lleva poco después al Grupo de Caza de Morato, donde volando el Fiat CR-32, alcanza seis victorias seguras y cinco probables. Habilitado para el empleo de capitán, dados sus particulares dotes, se le encomienda el mando de la 7^a Escuadrilla y de la patrulla antitanque del Grupo.

Se decía —y su compañero Larios

lo cuenta en su libro— que cuando "La Mula" se encontraba frente a frente con un avión enemigo, primero lo enfilaba bien; después, hacía fuego y por último, ya cerca, cerraba los ojos, y a ver quien aguantaba más. Destacado por su gran valor, destreza y acometividad, totalizó 734 horas de vuelo, participando en 407 acciones de guerra y 20 combates aéreos. Ya en febrero de 1939, capota en un despegue, destrozándose el avión y saliendo ileso del trance. Finalizada la guerra, es destinado a la 21 Escuadra de Caza de Getafe, luego pasa por la Academia de Aviación de León y marcha a Rusia con la 1^a Escuadrilla Expedicionaria cuya actuación se vio condicionada a las muy adversas condiciones climatológicas; así y todo, se realizaron 460 misiones y se derribaron 10 aviones; por contra, murieron tres pilotos y a otros tantos se les dio por desaparecidos. En sus numerosos despliegues, llegaron a Klin, situado un pu-

nao de kilómetros de Moscú, oportunidad que ofreció a "la Mula" y algún acompañante, para curiosear en vuelo rasante la capital; fue una locura, pero milagrosamente la defensa antiaérea no los alcanzó. Allí en Rusia, Allende y otros cuatro compañeros, a quienes por sus méritos en la Guerra de España se les había concedido la preciada Medalla Militar, por la prensa se enteraron de que la magna ceremonia de imposición por el Caudillo había tenido lugar en Getafe: ¡se la habían perdido!

De regreso a la Patria, vuelve a la Academia de León y más tarde, forma parte de la expedición que recoge en Villacoublay (Francia ocupada) los 15 Me-109F conocidos por "Zacutos".

En 1944, cuando en los principales aeródromos militares se comenzó a practicar el Vuelo Sin Motor, el capitán Allende obtiene en Getafe el "C". Al año siguiente asciende a comandante y es destinado a Melilla al 27 Grupo de Caza, de cuyo mando se

hace cargo por cinco meses tan solo, ya que regresa a Madrid al E.M. de donde en 1950 pasa al Primer Regimiento de Alcalá de Henares. Recién incorporado, el 1 de junio pide una avioneta que lo traslade a Torrejón, y en una Bücker pilotada por el teniente Miguel Tasso Tena, recién salido de la AGA (1^a promoción), parten para allí; en el campo del Ángel (antiguo aeródromo) ven como las tropas del Regimiento de Caballería n^o 1, hacen instrucción en ese momento; ¿un fallo de motor? ¿"ceboleo" quizás? El caso es que rozan con unos árboles y se estampan violentamente contra el suelo. Ambos resultan con heridas gravísimas, tanto que lamentablemente Tasso (23), huérfano de un capitán aviador caído en la guerra, moría a los dos días. "La mula" hubo de perma-



necer en el hospital hasta fin de año y aún le quedaron secuelas.

Ascendido a teniente coronel marchó a Logroño como jefe del Escuadrón de Servicios. Luego a la B.A de Villanubla y Ala 3 de Cazabombardero, terminando su carrera en el EM de la R.A Central. En este periodo sufrió dos accidentes de automóvil en los que resultó herido. Supernumerario cinco años, en 1969 pasó a la situación de Retirado. Íntimo de "El Rosco" (Avial) "La Pava" (Rivas) y Eladio Goizueta, no era raro encontrarle por el madrileño barrio de Salamanca. El 20 de noviembre de 1971, aquel arrojado aviador que tantas veces había despreciado el peligro, repentinamente nos dejó, sus 7 vidas al parecer las había agotado. Unos días después era promovido al empleo de general de brigada del Arma de Aviación.

Hace 20 años Un figura

Madrid 17 marzo 1995



A la edad de 77 años, víctima de enfermedad, ha fallecido el general honorífico de Ingenieros Aeronáuticos Fermín Tordesillas y Calbe-

tón, conde de la Patilla. Nacido en Madrid en 1913, cursó la carrera de ingeniero industrial, e hizo la guerra en el Arma de Artillería, participando en diversos frentes; para terminar, con el empleo de capitán, en el magno Desfile de la Victoria. Pero su pasión era la aviación a la que, a lo largo de la lucha, había admirado en muchas ocasiones. En 1941-42 obtiene los títulos de vuelo sin motor y el de piloto elemental que hacían los ingenieros aeronáuticos, de cuya XI promoción formó parte. Destinado en la Maestranza de Sevilla, trabaja en numerosos aviones procedentes de la guerra; entre ellos, los "Ratas" capturados y los Fiat CR-32 a los que hizo reformas muy válidas. Agradecido el comandante Salvador por su entusiasta atención a los aviones de la Escuela de Morón, lo agregó al 22º curso de caza y el ministro Gallarza lo hizo incluir en un curso de Vuelo Sin Visibilidad. Intervino en la puesta en vuelo de los Focke Wulf "Condor", B-25 "Mitchell" y del "Catalina".

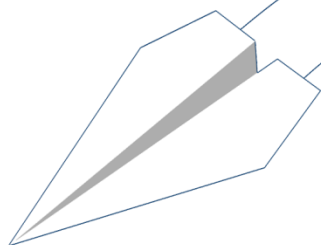
En la Maestranza de Albacete volcó en sus últimos años su entusiasmo y profesionalidad, y al asignar a aquella como cabecera técnica de los nuevos "apagafuegos" le llevó con frecuencia a Canadá, su país de origen.

Un netasto día, el 2 de octubre de 1976, cuando acompañado por el sargento 1º Antonio Sol Cabello probaba la Dornier L.9-19, una avería de mandos la llevó al suelo; el suboficial falleció, sufriendo el coronel Tordesillas lesiones graves.

La tan deseada aptitud para el vuelo no le fue concedida.

Con 6.030 horas de vuelo en un centenar de aviones, pasó a retirado. Seis años después se le concedió el empleo de general de brigada honorífico.





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

Colaboran en este número:

“Canario” Azaola
Francisco Andreu
“Torrejón”
Shery
Paco Rivas
Jorge Botey
Carlos Valle
Jorge Clavero Mañueco
Félix Manjón
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.