



El jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire y del Espacio (JEMA), general del aire Francisco Braco Carbó, asiste en Cuatro Vientos a la conmemoración del centenario del vuelo de la Escuadrilla Elcano, organizada en el marco de la exhibición aérea mensual de la Fundación Infante de Orleans (FIO).

Se rinde homenaje a una de las grandes gestas de la Aviación Española: la protagonizada en 1926 por los capitanes pilotos Eduardo González-Gallarza, Joaquín Loriga Taboada y Rafael Martínez Esteve, junto a los mecánicos Arozamena, Pérez y Calvo, que partieron desde este mismo aeródromo rumbo a Manila a bordo de tres Breguet XIX. Fueron 18 etapas y más de 17.000 kilómetros en una empresa de enorme complejidad técnica, humana y simbólica. La jornada adquiere, además, un profundo valor emocional con la presencia de familiares de los protagonistas de aquella hazaña, cuya asistencia mantiene viva la memoria de quienes escribieron una de las páginas más brillantes de nuestra historia aeronáutica.





Grupo de pilotos de la FIO posan con algunas autoridades y familiares de Gallarza y Esteve así como el Alcalde de Lalín, patria chica de Lóriga.



El actual JEMA, General del Aire Francisco Braco junto con el General del Aire Gallarza hijo del Gallarza héroe de la Escuadrilla Elcano.



Centenario del vuelo Madrid-Manila de la patrulla Elcano con la que pertenecía Loriga

En la memoria presentada para la expedición se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas para financiar el raid

ROCIO GARCÍA / LA VOZ

En los albores del siglo XIX, el mundo comenzó a cambiar radicalmente al descubrirse el poder del vapor. En 1803, los hermanos Wright comenzaron hacer despegues planeados con un modelo de avión que realizó un vuelo de 200 metros a tres metros de altura sobre el mar. Dos años antes, el 23 de septiembre de 1805 nació en el país de Lituania, en la parroquia lituana de Prada, Joaquín Loriga Toboada, hijo primogénito de Esteban Loriga, teniente coronel de Artillería, natural de La Alfranca, y Francisca Tibaldos de Málaga y que sería uno de los padres de la aviación española. Sus primeros años pasaron entre las casas familiares de Lituania, en Lalin, y Cambados. Loriga se casó con María de la Asunción, hija de la Escuela de Artillería, Loriga fue destinado a Marruecos donde participó en varias campañas como oficial. En agosto de 1801 accedió a viajar por mar a través de Ceuta para incorporarse al servicio de la Armada. Al llegar a Puerto Rico se sucedieron campañas y gestas, mayor o menor fortuna, en sucesivos años lo que le permitió perfeccionar sus conocimientos sobre la aviación. Fue a principios de siglo cuando empujó los primeros vuelos. 20 años más tarde, su vida se terminó la Primera Guerra Mundial empezó la carrera de los 85.000 pesetas.

HITO HISTÓRICO DE LA AVIACIÓN



Momento del avión de Gallaterra y Loriga cuando aterrizaron en Manila completando la hazaña.



Loriga con Esteban y Gallaterra en el Cabo de Finisterre del viaje.



Los tripulantes de la Plus Ultra: Loriga, Esteban y Gallaterra.

El plano del vuelo Madrid-Manila.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

El plano del vuelo de Loriga.

Cien años del vuelo de la patrulla Elcano entre Madrid y Manila, con participación gallega

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas

ROCIO GARCÍA / LA VOZ

En los albores del siglo XX, el mundo comenzó a cambiar radicalmente al descubrirse el poder del vapor. En 1803, los hermanos Wright comenzaron hacer despegues planeados con un modelo de avión que realizó un vuelo de 200 metros a tres metros de altura sobre el mar. Unos años antes, el 23 de septiembre de 1805 nació en el país de Lituania, en Lalin, Joaquín Loriga Toboada, hijo primogénito de Esteban Loriga, teniente coronel de Artillería, y Francisca Tibaldos de Málaga y que sería uno de los padres de la aviación española. Sus primeros años pasaron entre las casas familiares de Lituania, en Lalin, y Cambados. Loriga se casó con María de la Asunción, hija de la Escuela de Artillería, Loriga fue destinado a Marruecos donde participó en varias campañas como oficial. En agosto de 1801 accedió a viajar por mar a través de Ceuta para incorporarse al servicio de la Armada. Al llegar a Puerto Rico se sucedieron campañas y gestas, mayor o menor fortuna, en sucesivos años lo que le permitió perfeccionar sus conocimientos sobre la aviación. Fue a principios de siglo cuando empujó los primeros vuelos. 20 años más tarde, su vida se terminó la Primera Guerra Mundial empezó la carrera de los 85.000 pesetas.



Arriba, Joaquín Loriga Toboada, hijo primogénito de Esteban Loriga, teniente coronel de Artillería, natural de La Alfranca, y Francisca Tibaldos de Málaga y que sería uno de los padres de la aviación española. Sus primeros años pasaron entre las casas familiares de Lituania, en Lalin, y Cambados.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

En la memoria presentada para la expedición, de la que formó parte el aviador de Lalin Joaquín Loriga, se fijaba un presupuesto de 85.000 pesetas.

El despegue en Cuatro Vientos

Mucho se ha hablado de la historia de la aviación española, pero pocas veces se ha hablado de la historia de la aviación gallega. En este sentido, el 5 de abril del 2026 se conmemora el centenario del vuelo Madrid-Manila (1926), el primer vuelo de larga distancia realizado por un avión español. Este vuelo fue realizado por el capitán Juan de la Cierva, el piloto Joaquín Loriga y el ingeniero Juan de la Cierva. El vuelo partió de Madrid y llegó a Manila tras un viaje de 16 días. Este vuelo fue un hito importante en la historia de la aviación española y gallega.

Expectación y el primer traspás galve

El vuelo Madrid-Manila, parte de Cuatro Vientos para el país de Lituania, para el Plus Ultra hacia Argentina. Este hecho que Loriga, Gallaterra y Esteban realizaron al ser el primer vuelo de larga distancia realizado por un avión español. Este vuelo fue un hito importante en la historia de la aviación española y gallega.

Primeros etapas

La primera etapa del viaje, por territorio conocido, no estuvo dificultada y a Aragón llegaron tras dos horas de travesía, fueron recibidos por las autoridades del territorio. Este vuelo fue un hito importante en la historia de la aviación española y gallega.

Una apoteósica llegada y trece días de homenajes tras recorrer 16 etapas

El 12 de mayo de 1926, tras un viaje de 16 etapas, el avión Plus Ultra llegó a Manila. Este vuelo fue un hito importante en la historia de la aviación española y gallega.

La prensa cae en el Centenario de la Escuadrilla Elcano

Lalín conmemora en Cuatro Vientos el centenario del vuelo Madrid-Manila

Crespo entregó una réplica de la escultura de Loriga a los organizadores

ROCIO GARCÍA / LA VOZ

El Concello de Lalín participó este domingo, con una delegación encabezada por el alcalde, José Crespo, en el acto conmemorativo del centenario del vuelo Madrid-Manila (1926), el primer vuelo de larga distancia realizado por un avión español. Este vuelo fue realizado por el capitán Juan de la Cierva, el piloto Joaquín Loriga y el ingeniero Juan de la Cierva. El vuelo partió de Madrid y llegó a Manila tras un viaje de 16 días. Este vuelo fue un hito importante en la historia de la aviación española y gallega.

Crespo, entregando una réplica de la escultura lituana de Loriga a la Fundación organizadora del acto.

Foto de familia con las autoridades militares.

Viste aviones históricos conmemorando la fecha.

Viste aviones históricos conmemorando la fecha.

Viste aviones históricos conmemorando la fecha.

Viste aviones históricos conmemorando la fecha.

Viste aviones históricos conmemorando la fecha.

Viste aviones históricos conmemorando la fecha.

Viste aviones históricos conmemorando la fecha.

Viste aviones históricos conmemorando la fecha.

Viste aviones históricos conmemorando la fecha.

Viste aviones históricos conmemorando la fecha.

Viste aviones históricos conmemorando la fecha.

Viste aviones históricos conmemorando la fecha.

Viste aviones históricos conmemorando la fecha.

Viste aviones históricos conmemorando la fecha.

Viste aviones históricos conmemorando la fecha.

Viste aviones históricos conmemorando la fecha.

Viste aviones históricos conmemorando la fecha.

Viste aviones históricos conmemorando la fecha.

Viste aviones históricos conmemorando la fecha.

Viste aviones históricos conmemorando la fecha.

Viste aviones históricos conmemorando la fecha.

Viste aviones históricos conmemorando la fecha.

Viste aviones históricos conmemorando la fecha.

Viste aviones históricos conmemorando la fecha.

Viste aviones históricos conmemorando la fecha.

Viste aviones históricos conmemorando la fecha.

Viste aviones históricos conmemorando la fecha.

Viste aviones históricos conmemorando la fecha.

vuelo Madrid-Manila

ROCIO GARCÍA/LA VOZ

LALIN

Las actividades previstas para este día son un amplio y multidisciplinar programa que el Concello de Lalín tiene preparado para honrar el centenario del vuelo Madrid-Manila (1926).

Entre las actividades previstas para este día son un amplio y multidisciplinar programa que el Concello de Lalín tiene preparado para honrar el centenario del vuelo Madrid-Manila (1926).

Entre las actividades previstas para este día son un amplio y multidisciplinar programa que el Concello de Lalín tiene preparado para honrar el centenario del vuelo Madrid-Manila (1926).

Entre las actividades previstas para este día son un amplio y multidisciplinar programa que el Concello de Lalín tiene preparado para honrar el centenario del vuelo Madrid-Manila (1926).

Entre las actividades previstas para este día son un amplio y multidisciplinar programa que el Concello de Lalín tiene preparado para honrar el centenario del vuelo Madrid-Manila (1926).

Entre las actividades previstas para este día son un amplio y multidisciplinar programa que el Concello de Lalín tiene preparado para honrar el centenario del vuelo Madrid-Manila (1926).

Entre las actividades previstas para este día son un amplio y multidisciplinar programa que el Concello de Lalín tiene preparado para honrar el centenario del vuelo Madrid-Manila (1926).

Entre las actividades previstas para este día son un amplio y multidisciplinar programa que el Concello de Lalín tiene preparado para honrar el centenario del vuelo Madrid-Manila (1926).

Entre las actividades previstas para este día son un amplio y multidisciplinar programa que el Concello de Lalín tiene preparado para honrar el centenario del vuelo Madrid-Manila (1926).

Demostración de Abril de 2026

DORNIER Y VELERO SWALLOW



Foto Original © Pacho Rivas, 2026

www.fio.es/fotos/PachoRivas-Aviones



Shery



FORMACIÓN "ALFA"



Foto Original © Paco Rivas, 2026



Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion



Foto Original © Paco Rivas, 2026



FORMACIÓN "BRAVO"



Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion



Shery



FORMACIÓN "DELTA"



Shery



Noticias FIO

FORMACIÓN "ECO"



Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion



Shery



Noticias FIO

SUPER SAETA "IFJ"



Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion



Shery



Noticias FIO

JUAN VELARDE

Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion





Domingo 3 de mayo
Cuatro Vientos

EXHIBICIÓN FIO



Demostración en vuelo dedicada a la
Asociación de Aviadores de la República





El COMPER "Swift" permanecerá expuesto en la "Real Casa de Correos", sede de la Comunidad de Madrid, hasta el día 24 de abril, dentro de la exposición "Grandes vuelos de la Aviación Española"



Racefest 26



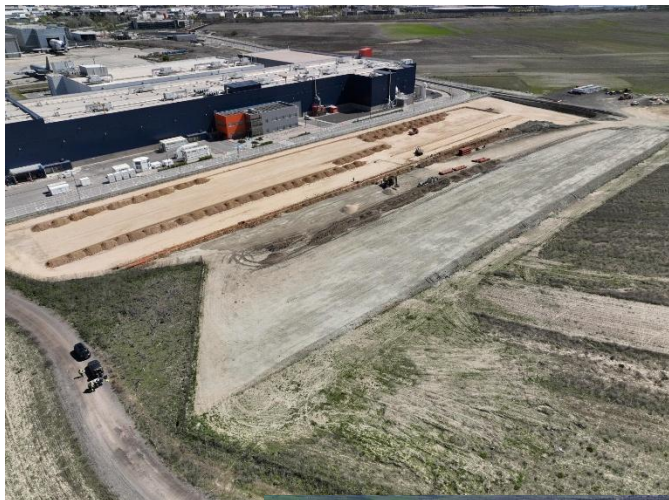
C4 en la FIO



Grupo de voluntarios que han trabajado en el traslado del C4 a la FIO



El Largo viaje a Getafe

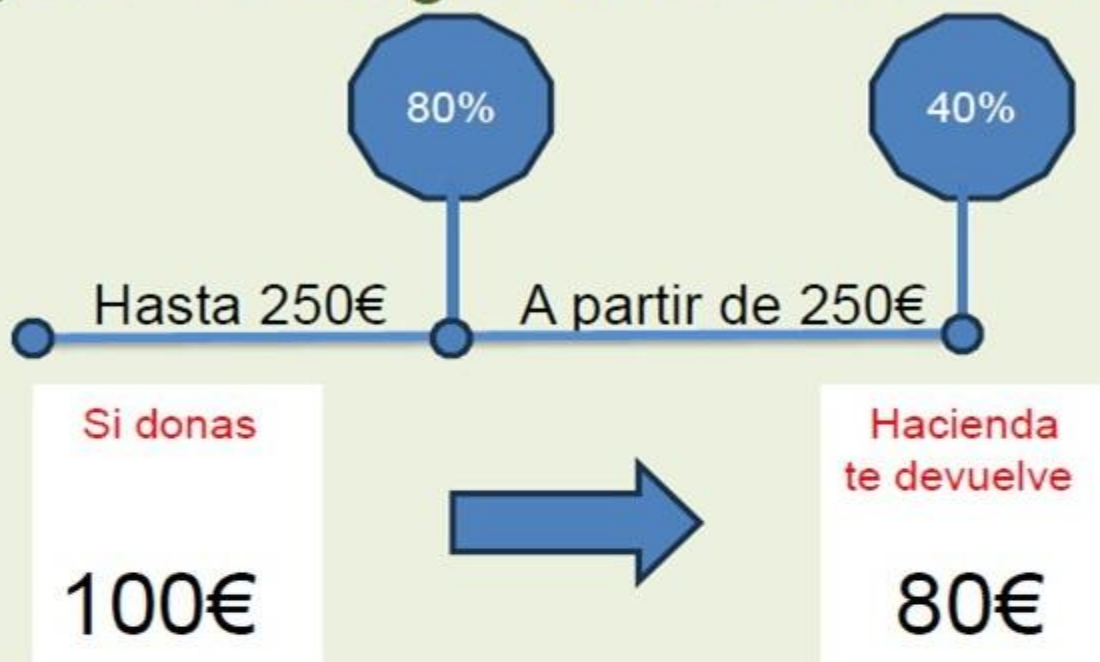


Continúan los trabajos.
Preparando el terreno
para la cimentación.



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





2 Bücker en revisión anual ETT y MCP



Día a día del C. R. M.



Trabajando para poner en vuelo la J3



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



Biblioteca

FIO



Más de 3000 libros y manuales

NUEVO HORARIO

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





Comentario de Francisco Andreu

BRISTOL F2B

1928

Entra en servicio en 1921 en España. Al terminar ese año había dos escuadrillas listas para incorporarse a Marruecos.

Las dos Esc. De Bristol continuaron en Melilla, tomando parte en todas las operaciones de la Zona Oriental del Marruecos español, hasta finales de 1926 Este fue un biplano biplaza de reconocimiento y bombardeo ligero. El servicio de Aviación contó con 64 unidades. Montaba un motor Hispano-Suiza F6 de 300cv. Llevaba sólo en el puesto del observador una sola ametralladora gemelas. Portaba también 6 bombas de 12kg. Fueron dados de baja en 1931





CASA Breguet XIX Super Gran Raid

Comentario de Francisco Andreu

CASA BREGUET XIX “CUATRO VIENTOS”

1928





Comentario de Francisco Andreu

FREÜLLER VALS MA.

EC-BBC

1935

Prototipo español diseñado por el malagueño José Freüller y el ingeniero Vals. Con este prototipo el también malagueño y que posteriormente sería extraordinario piloto, Joaquín García Morato, proyecta batir el “record” mundial para aviones ligeros.



Noticias de aviación histórica

“Torrejón”



Esto será, dentro de algún tiempo, el Spitfire Mk XIV perteneció a la Fuerza Aérea Belga al que se tiene la intención de restaurar.



CONTRATO DE MANTENIMIENTO PARA EL BATTLE OF BRITAIN MEMORIAL FLIGHT

El National Armaments Director Group (NAD Group) del Ministerio de Defensa británico ha concedido el contrato SHIELD a Muskeeter Solutions con lo que se garantizara el mantenimiento de los 5 Spitfires y 2 Hurricanes del Battle of Britain Memorial Flight (BBMF). Este contrato llamado SHIELD por las siglas en inglés Spitfire & Hurricane, Integrated, Engineering & Logistic Delivery cubrirá el mantenimiento, reparaciones, overhaul, repuestos y diseño y producción de mantenimiento de los cazas del BBMF.

Este contrato se ha adjudicado por un importe de 32 millones de £ con la creación de 20 puestos de trabajo.

“El contrato SHIELD para mantener nuestros Spitfire y Hurricane en vuelo marca un importante paso hacia adelante en como apoyamos al Battle of Britain Memorial Flight a largo plazo. Consolidando lo que es una compleja red de contratos legales en un simple acuerdo integrado, estamos dando al BBMF una base estable y sostenible que necesita para seguir honrando a quienes sirvieron e inspirar a la próxima generación de aviadores. Esto también supone una fuerte inversión en la capacidad aeroespacial del Reino Unido, reuniendo alguna de las mejores especializaciones de ingeniería del país” ha declarado el capitán Andy March, ingeniero jefe del BBMF.

Mientras, el Lancaster del BBMF sigue sometido a un overhaul en las instalaciones de Aircraft Restoration Company en Duxford, trabajos que se esperan den por finalizados para 2027.

*Spitfire del
BBMF -
Foto SAC
Scott Lewis,
RAF / MOD*



PAUL MANTZ

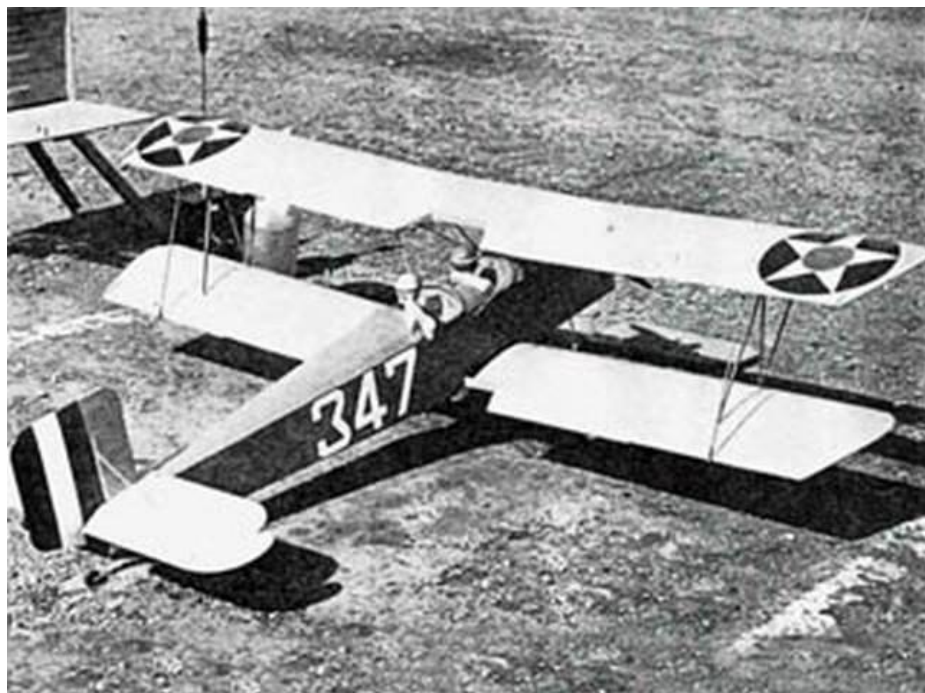


De seguro, durante la visita guiada, ya sea en exhibición, ya sea en el museo, a la hora de hablar de nuestra Fleet 2 no pasamos oportunidad de comentar la gesta de Paul Mantz quien en 1930 realizó nada más y nada menos que 46 loopings exteriores, donde piloto y avión tuvieron que sufrir Gs negativas (el récord estaba antes en 19). Sin embargo, la vida de Paul Mantz da para más y es considerado como uno de los grandes emprendedores de la historia de la aviación y creo merecedor de dedicarle unas líneas para ampliar las pinceladas que nuestros visitantes reciben.

Paul Mantz nació en California el 2 de agosto de 1903, interesándose desde su infancia por la aviación. Como otros aviadores que entrarían en la historia, Paul creó su propio avión con la tentativa de tirarse desde un árbol, siendo frustrado el intento por su vigilante madre. Finalmente, y tras conseguir ahorrar un dinero, empezó a tomar lecciones de vuelo a los 16 años, volando esporádicamente hasta que decidió hacer de la aviación su medio de vida, alistándose en el Cuerpo Aéreo del Ejército, para lo que falsificó sus documentos escolares. No dijo nada de su experiencia previa y pronto sobresalió como un magnífico cadete en March Field, California. Pero sus dotes de pilotaje y su seguridad en sí mismo, además de un desdén por las normas frustraron su carrera militar. En junio de 1928, con 125 horas de vuelo, Paul se preparaba para su inminente graduación, subiendo en un Consolidated PT-1. Durante su vuelo en solitario avistó unas vías de tren y de forma infantil decidió volar a ras de suelo y volar en dirección a una locomotora que circulaba en ese momento, levantando el vuelo poco antes del inminente choque. Lo que no sabía el joven Mantz es que el tren llevaba a bastantes oficiales que acudían a la ceremonia de graduación. Como resultado, fue arrestado y posteriormente expulsado, sus aspiraciones dentro del Ejército terminaron de forma abrupta e irremediable.



Antonio Salmerón



Consolidated PT-1 Trusty, biplano de adiestramiento del Servicio Aéreo del Ejército de los EE.UU. Introducido en 1921, fue el sustituto de las populares Curtiss Jenny.

No obstante, su carrera en los cielos no se detuvo y consiguió dedicarse al negocio de los vuelos chárter fundando su propia aerolínea a finales de los años 20, United Air Service Inc., en Burbank, en su California natal, que una vez consolidada su fama sería conocida como Mantz Air Service. Con ella prometía “a cualquier hora, a cualquier sitio” con el que competir con compañías aéreas regulares prometiendo un servicio igual o mejor a precios razonablemente baratos. Con el tiempo, cuando Mantz entró en el mundo del cine, esta compañía empezó a ser habitual en ilustres personalidades del mundo del cine y el espectáculo y acabaría recibiendo el mote de “*Honeymoon Express*”, (Expreso luna de miel) debido al uso que famosos de Hollywood hicieron para viajes relámpago a Las Vegas para casarse (o divorciarse). Pero Paul necesitaba algo más emocionante. El 6 de julio de 1930 realizó la hazaña de 46 rizos (o loopings) exteriores en el aeropuerto de San Mateo a bordo de un Fleet 2 (concretamente la matriculada NC725V) batiendo el anterior récord de 19. Esta maniobra es extremadamente extenuante dado que piloto y avión son sometidos a fuerzas G negativas, más difíciles de soportar para el cuerpo humano, al aumentar la presión sanguínea en la parte alta de la cabeza. Poco después enfocó su carrera al mundo del cine, como piloto especialista para aprovechar las succulentas sumas que se ofrecían a estos aviadores, casándose por el camino, en 1932, con una de sus alumnas, Myrtle Harvey, pues su compañía, entre otros servicios, ofertaba clases de vuelo. Las carreras aéreas también llamaron su atención empezando a participar en la Carrera Aérea Bendix durante la segunda mitad de los años 30.





*Paul Mantz
en
compañía
de Carole
Lombard y
su marido,
Clark
Gable.*

AMELIA EARHART

La fama de Paul Mantz como piloto fue creciendo a través de sus trabajos cinematográficos y en 1934 fue contratado como consejero por Amelia Earhart en su carrera por romper y establecer marcas aeronáuticas. Amelia Earhart, como sonará a muchos lectores, fue una pionera de la aviación, la primera mujer en cruzar el océano Atlántico en 1928, si bien prácticamente lo hizo como pasajera en el primer cruce a bordo de un Fokker FVIIIb/m pilotado por Wilmor Lowel Stultz junto al mecánico Louis E. Gordon, siendo más un reclamo propagandístico por el patrocinador. Aunque después se quitaría la espinita clavada, atravesando en solitario el Atlántico entre el 24 y 25 de agosto de 1932 a bordo de un Lockheed Model 5B Vega, convirtiéndose en la primera aviadora en realizar tal gesta.

Ahora, con el océano Pacífico en mente, George Putnam contactó con él para apoyar el vuelo de su patrocinada y esposa, Amelia Earhart. El avión elegido era una mejora del anterior, un Lockheed Model 5C. Bajo los cálculos y mediación de Mantz (que consiguió suavizar la postura del Ejército en cuanto al empleo de una de sus bases aéreas), Amelia unió Hawai con California el 11 de enero de 1935. El siguiente objetivo era cruzar el océano completo, para lo que se dispuso la adquisición de un Lockheed Electra 10E, convirtiéndose en el tutor de Amelia en su manejo y como cabezas visibles en el tema aeronáutico, ambos se dedicaron a las pertinentes



Antonio Salmerón

modificaciones del bimotor en cuanto a combustible y equipos de navegación, algo para lo que Mantz era insistente con su compañera, la clave del éxito era un buen navegante. El primer intento fue el 20 de diciembre de 1937, accidentándose el Electra durante el despegue, afortunadamente sin víctimas mortales. La aeronave fue reparada y se siguió con el proyecto. Por algún motivo Amelia y Mantz se distanciaron, pese a que siguieron colaborando, hasta el punto que cuando el 21 de mayo de 1937 la aviadora hizo la primera etapa de su viaje, partiendo desde California, su asesor no estaba informado. El resto es historia conocida, Amelia Earhart y su navegante, Frank Noonan, desaparecieron sin dejar rastro el 2 de julio de 1937 al fallar en localizar la isla de Howland, en donde debían aterrizar para repostar. En opinión de Mantz, Amelia aún estaba verde para el intento y culparía a Putnam por presionar para realizar la gesta antes del 4 de julio, con el fin de que coincidiese con la señalada fecha que marcaba el aniversario de la Independencia de los EE.UU. La historia de Amelia es apasionante, si queréis saber más sobre esta aviadora, no puedo pasar por recomendar el libro de nuestro *speaker* Darío Pozo, "Aviadoras, la Edad Dorada".

A Mantz, por cierto, aquella experiencia le costó el divorcio, cada vez más ausente por su trabajo como asesor y con constantes salidas para apoyar el proyecto de Putnam y Earhart, se divorciaría de su mujer en 1935. Las malas lenguas pronto lanzaron las sospechas de una aventura con la famosa aviadora, pero siempre fue negado por el implicado, siendo una cordial relación entre dos amantes de la aviación lo que dio lugar en aquellos años. Dos años después volvería a casarse, con Theresa Mae Minor, viuda del piloto de carreras aéreas Roy T. Minor (que falleció por complicaciones tras una operación en 1934). Con "Terry" tuvo un hijo, Paul Jr., que se uniría a los dos del matrimonio anterior de ella y que fueron adoptados por el aviador.



Paul Mantz junto a Amelia Earhart y los navegantes Harry Manning y Fred Noonan en la factoría Lockheed en Oakland en marzo de 1937 posando con el avión elegido para el vuelo transoceánico.



EL COMPETIDOR, LAS CARRERAS AÉREAS

Como aviador todo terreno que era, el mundo deportivo no fue ajeno a Paul Mantz, como tampoco lo fue el de los espectáculos aéreos. Empezó a competir en carreras aéreas a mediados de los años 30, siendo notable su presencia en la prestigiosa carrera Bendix. En 1938 y 1939 quedó tercero en la competición, volando con un veterano Lockheed Orion de 1931 que había comprado y reconstruido dos años atrás, montando un motor más potente. Avión que por cierto, había pertenecido anteriormente a otro gran aviador, como fue Jimmy Doolittle, mundialmente conocido hoy por su incursión a Tokio el 18 de abril de 1942 despegando bimotores B-25 desde el portaaviones USS Hornet. Lo cierto es que un tercer puesto es más que honroso, teniendo en cuenta que el ganador de ambas carreras fue un Seversky SV2S, una versión modificada civil del P-35, el primer caza monoplaneo metálico de tren retráctil y cabina cerrada en entrar en servicio con la USAAF, Fuerza Aérea del Ejército de los EE.UU.. Pilotados por Frank W. Fuller Jr. en 1938 y Jaqueline "Jackie" Cochran en 1939, si estáis interesados en conocer a los ganadores.

Durante la guerra la actividad deportiva se redujo casi hasta desaparecer y Mantz, como muchos otros estadounidenses ofreció sus servicios a las fuerzas armadas. Durante los primeros años filmó varias películas de tema bélico como parte del esfuerzo de guerra y en 1943 la USAAF lo asignó a la Primera Unidad de Cine, con la graduación de mayor, aprovechando su experiencia en este arte, siendo licenciado con honores en 1945 como comandante. Esta unidad, en inglés *First Motion Picture Unit* FMPU (más tarde *18th AAF Motion Picture Unit*) se dedicaba tanto a películas con fines propagandísticos como para instrucción y enseñanza de unidades de la fuerza aérea. En esta unidad sirvieron actores, directores, productores y otras personalidades del cine como Clark Gable, Ronald Reagan, William Holden, John Sturges o Jack L. Warner.

Tras la guerra Paul Mantz compró numerosos aviones de la USAAF dados de baja como excedentes, siendo portada al adquirir nada más y nada menos que hasta 457 aviones por 55.000 \$. La compra, mayormente de bombarderos y cazas incluía 75 B-17 Flying Fortress, 228 B-24 Liberator, 10 B-25 Mitchell, 22 B-26 Marauder, 6 P-39 Airacobra, 90 P-40 Warhawk, 31 P-47 Thunderbolt y varios P-51 Mustang. 457 aviones militares que en total habían costado al contribuyente en su momento cerca de 117 millones de dólares. Mantz bromeaba que tenía la 6ª fuerza aérea del mundo, superando a muchos países por número de aparatos. Inicialmente vació los depósitos de los aparatos vendiendo el combustible y tras una selección en la que se quedó con 12 aeronaves, vendió el resto tras desmontarlas, obteniendo suculentos dividendos vendiendo motores en buen estado, repuestos o chatarra (solo en aluminio obtuvo 160.000 dólares) por lo que está claro que con esta jugada acabó obteniendo grandes beneficios de la compra.



Antonio Salmerón

Entre los aviones seleccionados para formar parte de Mantz Air Service había un B-25H, que se convertiría en su principal avión cámara para el cine y dos P-51 Mustang. Con uno en concreto, un P-51C con seriado 42-103831 y matriculado NX1204, ganó tres veces consecutivas el trofeo Bendix de 1946 a 1948, siendo el único piloto en conseguir tal hazaña. La ruta era Los Ángeles-Cleveland (3.290 km en línea recta), estableciendo los vuelos en 4h 43m, 4h 24m y 4h 33m respectivamente. Este avión estableció también varios récords de tiempo en vuelos de punta a punta de los EE.UU y voló en una inusual carrera, la “carrera de la coronación”, cuando dos cadenas de televisión competirían para hacerse antes con la grabación de la coronación de la monarca inglesa Isabel II para retransmitirla en primer lugar en los Estados Unidos y alquilaron dos P-51 para traer los rollos de película de Canadá. Aunque se contrataron los servicios de Mantz Air Service, en esta ocasión el piloto fue Stan Reaver quien pilotó el NX1204. Podéis leer más de esta carrera en el FIO Digest 147 de mayo 2025.



Paul Mantz presentando el trofeo por su puesto nº 1 en la carrera Bendix. Foto San Diego Air and Space Museum

<https://sandiegoairandspace.org/collection/item/the-paul-mantz-bendix-trophy>

EL REY DE LOS PILOTOS DE HOLLYWOOD

Atraído por el dinero que ofrecía el mundo del cine, Mantz empezó a dirigir su carrera al mundo cinematográfico a principios de los años 30. Dado que no pertenecía a la Asociación de Pilotos de Cine (*AMPP, Association Movie Picture Pilots*), la cual requería experiencia previa para ser admitido y prácticamente tenía el monopolio de los pilotos especialistas, tuvo difícil introducirse en el mundillo, aunque consiguió participar en varias producciones como piloto especialista. Se dice que uno de los motivos de su hazaña con el Fleet 2 y los 46 loopings fue para ganar una notoriedad que le allanara el camino. Según algunos autores, fue un desafío que le puso la AMPP para obtener el carnet de asociado, en cambio otros dicen que lo consiguió en 1931 tras una escena en el serial *The Galloping Ghost* en la cual estrelló un avión contra un árbol.



Antonio Salmerón



Junto a su "caballo" ganador, el P-51C NX1204 en 1948.

Foto archivos San Diego Air and Space Museum

<https://www.flickr.com/photos/sdasmarchive/s/14121189759>

Uno de sus primeros trabajos de prestigio fue *Air Mail* (1932), dirigida por John Ford con Ralph Bellamy y Gloria Stuart en la que retrata la arriesgada vida de los pilotos del correo aéreo. En ella, Mantz volaría a través de un granero (según él sin planificación previa) con un Curtiss-Wright CW15N, con apenas 2 metros de margen con las puertas. A éste le siguieron otros trabajos y a finales de los años 30 conseguiría la licencia de director aéreo, con la que ya no solo trabajaría delante de las cámaras, sino detrás de ellas, como coordinador de escenas aéreas y pilotando el avión que filmaba las escenas.

Pasada la Segunda Guerra Mundial durante la que filmó o pilotó en diversas películas de carácter bélico como *A Yank in the RAF* (1941), *Test Pilot* (1941), *Vuelo de águilas* (*I wanted wings*, 1941), *Los Tigres Voladores* (*Flying Tigers*, 1942), *Thunderbirds* (1942) o *Air Force* (1943) siguió con su meteórica carrera en el cine, siendo notable su escena en la película "Almas en la hoguera" (*12 O'Clock High*, 1949). En este film, considerado como uno de los mejores sobre los bombarderos de la fuerza aérea norteamericana, con Gregory Peck en el papel principal, hay una escena en la que un B-17 dañado realiza una toma de emergencia sin el tren de aterrizaje desplegado. A pesar de las reticencias por lo arriesgado, Paul Mantz convenció a todos de que era el hombre ideal y realizó, pilotando en solitario el cuatrimotor, un aterrizaje de panza en Ozark Field, al sur de Alabama, cobrando 4.500 \$ de la época, equivalentes a 58.000 \$ actualmente, siendo hasta la fecha el mayor sueldo cobrado por un especialista de cine de cualquier categoría.



Antonio Salmerón

John Ford recurrió a él en 1950 para las escenas aéreas de la comedia “*When Willie comes marching home*” donde Paul Mantz hizo alarde de uno de sus lemas, “no soy un piloto especialista, soy un piloto de precisión”. En una de las escenas tuvo que atravesar un hangar con un Boeing Stearman, dejándose la punta de un plano para a continuación estrellarse, partiendo ambas alas al encajarse entre dos árboles. Para conseguir el efecto deseado por el director hay que decir que la estructura del avión había sido debilitada.



Captura de la escena en la que Mantz hace la toma sin tren de aterrizaje con un B-17 en Almas en la hoguera.

En 1952 y 1956 participó en la filmación de los documentales “Esto es Cinerama” y “Las Siete maravillas del mundo” aportando su B-25H “Smasher” como avión cámara, grabando magníficas tomas aéreas del Gran Cañón y otras localizaciones. Estas películas fueron rodadas en Cinerama, una tecnología que podemos considerar precursora del formato IMAX, que consistía en filmar con tres cámaras sincronizadas y posteriormente proyectadas en tres proyectores de 35 mm sobre una pantalla curvada. Entre ellas, su avión y él mismo participaron filmando escenas para “El puente de Toko Ri” (1954) y “*Strategic Air Command*” (1955) y en “El águila solitaria” (*The Spirit of St. Louis*) de Billy Wilder rodada en 1953 que narra el vuelo de Charles Lindberg con James Stewart como el famoso aviador, fue el encargado de construir réplicas del Ryan NYP del cruce del Atlántico usando de base dos Ryan B-1.

Uno de sus últimos trabajos incluye el pilotaje del Twin Beech en “El mundo está loco, loco, loco” (1963), donde nuevamente, además de cabriolas aéreas, pasaría con el bimotor a través de un hangar abierto. Para entonces ya se había asociado con Frank Tallman, para crear Tallmantz Aviation, atesorando entre ambos una enorme flota de aviones para el cine y televisión.



El B-25H de Paul Mantz usado en filmaciones aéreas. El aparato es el 43-4643 matriculado N1203



EL FINAL, SU ÚLTIMO VUELO

Tras la creación de Tallmantz Aviation empezó modestamente a participar menos en las secuencias aéreas, dejándolas para otros como su socio Frank Tallman, 13 años más joven que él. Sin embargo, aún no había escrito su última línea en el mundo del cine, aunque en esta ocasión de carácter trágico.

Paul Mantz falleció en Arizona el 8 de julio de 1965 durante el rodaje de “El vuelo del Fénix”. La película, como sin duda conocerán muchos de nuestros lectores amantes de la aviación, narra cómo los supervivientes de un accidente de un avión de carga Fairchild C-82 en mitad del desierto, usan sus restos para fabricar una aeronave para volver a la civilización. Este avión de retales realmente existió, Tallmantz Aviation construyó gracias al ingeniero Otto Timm un aparato que pudiese parecer montado a piezas, aunque para su construcción se usaron partes de un T-6 en lo referente a motor, controles y otras piezas menores; las alas de un C-45H y el fuselaje y cola fabricado expresamente para su creación en contrachapado, tubo de acero y tela. El avión, denominado Tallmantz Phoenix P-1, obtuvo la certificación de las autoridades en junio de 1965, y aunque volaba, en privado Paul Mantz consideraba que su manejo sin flaps era complicado, con un morro demasiado pesado a bajas velocidades, mas confiaba en sus capacidades para solventar esos problemas.



Antonio Salmerón

El 7 de julio, Frank Tallman, quien ya había empezado a volar en el rodaje, sufrió un accidente de kart con su hijo pequeño y fue hospitalizado (su pierna izquierda sufrió graves heridas y finalmente tuvo que ser amputada debido a la infección, pero esto no acabó con su carrera como piloto). Paul Mantz, quien había participado en los vuelos de prueba, tomó el relevo y el 8 de julio filmaba escenas de *touch and go* (aterrizar el aparato, volviendo a despegar tan pronto las ruedas tocan el suelo) para simular el despegue, pues no podía despegar desde la arena, cuando el Phoenix P-1 se partió en dos casi de inmediato tras haber tocado el suelo y levantado el vuelo, acabando con la vida del legendario piloto de Hollywood e hiriendo gravemente al doble especialista Bobby Rose.

El trágico momento en el que el Phoenix se parte por la mitad.



La investigación de la Administración Federal de Aviación (FAA) señaló al piloto como principal responsable, “falta de eficacia y juicio” sentenciaron. Según la investigación, había descendido demasiado rápido, a 145 km/h cuando el avión tocó el suelo, metiendo demasiada potencia a continuación, lo que en suma resultó fatal para la estructura del aparato que no lo soportó. El hecho de que en la autopsia encontraran un nivel de alcohol en sangre superior a lo permitido, no ayudó a restarle culpa. No obstante, algunos defensores del piloto argumentan que gran parte de la tragedia vino de la debilidad estructural del aparato (que pudo haber sufrido durante los vuelos anteriores, hipótesis que también está recogida en el informe final) y que los índices de sangre de Mantz, de 0,13 g por 100 ml fueron debido a la descomposición, tras estar horas en el desierto hasta que fue trasladado para la autopsia.



Antonio Salmerón

Martha Marchak, su secretaria, estuvo con él en la noche antes y la mañana del trágico día y siempre sostuvo la inocencia de Mantz en lo relativo al alcohol. Aunque habían tomado un par de cócteles en la tarde, Paul se había ido a descansar a su hora al hotel y a la mañana siguiente, según ella, se encontraba totalmente despierto y alerta. Sus palabras a la prensa fueron “sé que no había bebido. Le conocí durante muchos años y nunca pareció más alerta que aquella mañana”.

Sea error o no, las aptitudes y carrera de Paul Mantz están fuera de dudas. Tras su muerte, el cuerpo fue trasladado al condado de Orange para su funeral por su amado B-25. A su entierro asistieron 400 personas, acompañando su féretro personalidades como Jimmy Stewart, Jimmy Doolittle, John Ford o Chuck Yeager.

SU LEGADO

Paul Mantz dejó tras de sí más de un centenar de películas como piloto especialista, cámara o director/ coordinador aéreo, buena cantidad de ellas sin acreditar en los títulos finales (algunas fuentes elevan hasta 250 sus participaciones). Tallmantz Aviation siguió adelante con su socio al mando, que pese a haber perdido una pierna siguió pilotando hasta fallecer en un vuelo rutinario el 15 de abril de 1978 al estrellarse su Piper Aztec durante una tormenta. Le sucedió Frank Pine, director general y piloto jefe de la compañía hasta su muerte por causas naturales en 1984, tras lo cual la compañía acabó disolviéndose. Muchos de sus aviones, incluyendo algunos que habían sido de Paul Mantz, acabaron formando parte de la colección de Kermit Weeks.

En 2006 su nombre pasó a formar parte del Salón de la Fama del Consejo Internacional de Exhibiciones Aéreas, con el título del Rey de los pilotos de Hollywood, un merecido reconocimiento a uno de los grandes pilotos de aviación de la historia que dejó su impronta en el mundo del cine y la competición.



Paul Mantz en 1948.



FUENTES

- *Historynet.com: Danger and Death in the Air: The King of the Hollywood stunt pilots*, por Don Holloway.

<https://historynet.com/danger-and-death-in-the-air-the-king-of-hollywood-stunt-pilots>

- *Aerovintage.com: Tallmantz Aviation*

En dicha web se consultaron los siguientes artículos

- *A short biography of Paul Mantz*, por Scott Thompson
- *Last flight of the Phoenix*, por Scott Thompson
- *A short biography of Frank Tallman*, por Scott Thompson
- *The businesses of Paul Mantz and Frank Tallman*
- *The CAB crash report of the Phoenix P1*

<https://www.aerovintage.com/tallmantz-aviation/>

- *http://Cloverfield.org: Paul Mantz.*

https://cloverfield.org/people/mantz_pa/

- *Air and Space Museum: Fleet Model 2*

https://airandspace.si.edu/collection-objects/fleet-model-2/nasm_A20120137000

- *US Centennial of Flight Comission: Hollywood stunt pilots*, por David H. Onkst

https://www.centennialofflight.net/essay/Explorers_Record_Setters_and_Daredevils/movie_stunt_pilots/EX26.htm

- *Air racing history: Between the wars*

https://air-racing-history.com/Between_the_wars_2_.html

Aviadoras, la Edad Dorada, por Darío Pozo Hernández.





el vigía

Cronología de la Aviación Militar Española

"CANARIO" AZAOLA
Miembro del IHCA

Hace 61 años

Momentos para recordar

Cielo de Madrid 5 marzo 1954

Aquel 31 Regimiento de Asalto, que a poco de lograrse la paz se creara en Getafe con los tan airosos Heinkel 51, había sucumbido al tiempo; hoy, llamado 31 Grupo de FF.AA., cuenta con avionetas HM-1 y los "potentes" He-111 de bombardeo ligero. Esta mañana, a bordo de uno de estos, —el B.2H-73— acompañados de radio y mecánico, en plan entrenamiento, salieron a darse un garbeo el capitán Eloy Galán Alonso (derecha) y el teniente Jaime Berriatua Sánchez; un vuelo que, a juzgar por la imagen, debió de ser de lo mas divertido.

Nota de El Vigía: Eloy, un gallego veterano; con 16 años había ido a la guerra, alistándose desde el primer día en las Milicias de Falange Española de Jerez, combatiendo en tierra y alcanzando el empleo de alférez. Con los de la Premilitar se hizo piloto en la postguerra, pasó por varios destinos volando Junkers 52, Savoia 81, "Angelitos" y "Curtis". Se profesionalizó en la Academia de



León; volvió a los "Curtis" y en 1952 fue destinado al 31.

Jaime, nº 2 de la IV Promoción AGA, era hermano de Mario, el célebre actor y productor cinematográfico; luego de volar en el 31, hizo el 3^{er} Curso de Reactores en Talavera la Real, y en 1955 pasó destinado al Ala de Caza nº 1 de Manises. "Manitas" como era, fue seleccionado para formar parte de la Patrulla Acrobática con la que tomó parte en varias exhibiciones. El 25 de septiembre de 1958, en el curso de un vuelo de entrenamiento sobre Manises, preparándose para el Festival Internacional de Sevilla, la Patrulla, cuyos aviones volaban por

primera vez sin "drops", al efectuar la maniobra llamada "bomba descendente", en el momento de hacer la rotura, al punto cuatro se le vio vacilar una fracción de segundo; no pudiendo hacer ya la recuperación a tiempo, impactó contra el suelo en las proximidades de la base. Allí volaría a la Eternidad el capitán Jaime Berriatua, cuyo indicativo radio "Ascuá", en homenaje y recuerdo, nominaría en adelante a la Patrulla.

Eloy por su parte, estuvo en la Escuela de Transmisiones E.M. de la R.A Central, Ala de Caza bombardeo nº 3/43, B.A. de Son San Juan, jefe de este aeropuerto y luego del de Asturias, falleciendo el 26 de noviembre de 1976.



Hace 50 años Compañerismo

Madrid 24 abril 1965

Caballeros ¡A formar! Después de un cuarto de siglo- El "turuta" va a tocar- Conjugando a lo que queda De Escuela Premilitar.

Venid a paso ligero- Desde España y de Ultramar! ¡Dejad esposa e hijos!

¡Vuestros negocios dejad!

Que el capitán Bengoechea Tiene ganas de arrestar.

¡Caballeros! como entonces La revista va a empezar Y a lista tan señalada

Ninguno puede faltar ¡Ya están tocando fagina La comida va a empezar!



Con estas estrofas, Paco Guinea y Gauna, "Alma mater" de la promoción, en su día apasionado piloto y hoy eminente procurador, convocaba a sus compañeros a una cena en el hotel Washington con motivo del XXV aniversario del ingreso en la Escuela Premilitar de Pilotos de San Javier.

Hace 40 años Emotivo recuerdo

Tablada 4 abril 1975

Con un oficio religioso celebrado en la iglesia parroquial castrense, ha dado comienzo esta mañana un emotivo homenaje a los aviadores muertos por la Patria en paz o en guerra, desde los orígenes de la Aviación Militar Española.

Nuestro recuerdo—dijo el teniente general Serrano de Pablo en su discurso— no solo es para los compañeros que nos precedieron en el sublime sacrificio de sus vidas, sino también a los familiares que ellos dejaron: las madres, las esposas, los hijos, que fueron involuntaria y pasivamente sacrificados al ímpetu valeroso y a la vocación, gloriosamente esclavizada, de aquellos.

Si el año pasado se rindió homenaje a doña Regla León, viuda del heroico capitán Medalla Militar, Francisco Díaz Trechuelo y madre de dos oficiales y hermana de otro, muertos todos por la Patria, tal reconocimiento ha recaído hoy en doña María Ángeles Montero, viuda del capitán laureado y Medalla Militar José M^a Ugarte Ruiz de Colunga, perteneciente a un ilustre linaje de aviadores muertos por la Patria.

Finalmente se procedió a inaugurar el original y bellissimo monumento, constituido por la airosa estatua de una mujer alada, donación de los hermanos Delgado Brackembury, y el plano de un CASA-Heinkel 111. Sobre éste, puede leerse la siguiente leyenda: *Gloria a los aviadores que mueren por la Patria. Hasta 1936: 234. Entre 1936-39: 381; desde 1939:781.*



Colaboraciones

Revista de Aeronáutica y Astronáutica - "Canario" Azaola

Hace 45 años

Alucinados

Matacán 25 abril 1970

Como colofón al *Primer Curso de Iniciación a la Medicina Aeronáutica y Espacial* que ha tenido lugar en la Facultad de Medicina de Salamanca, los asistentes, más de 150 entre médicos y estudiantes de medicina, han visitado esta base. Tras recorrer sus instalaciones, en la plataforma, han presenciado la exhibición acrobática llevada a cabo por una pareja de T-6, pilotados por los capitanes profesores de la Escuela Básica, Agustín Gil de Montes y Enrique Inclán. Su perfecta sincronización, sus pasadas rasantes y toda suerte de filigranas, ha dejado a los galeños boquiabiertos y alucinados.

Hace 45 años

Histórico

Manises 1 abril 1970

Los "Sabres" de esta base, que desde su incorporación en 1955 ostentaron a lo largo de los años distintos numerales de la Unidad a la que estuvieron asignados, han terminado su vida en el 101 Escuadrón. Tras su postrer servicio de alerta el pasado 26 de febrero, comenzaron a abandonar Manises, para integrarse en el 102 de Zaragoza. Hoy, ha partido el último. Atrás quedaban unas 140.000 horas, voladas a lo largo de casi quince años.



Hace 65 años

Distinción

Madrid 1 abril 1950

Por Decreto publicado en el Boletín Oficial del Estado se concede al teniente coronel D. Joaquín García Morato, el título del Reino de Conde de Jarama.

... en todos los frentes de batalla y de modo destacado en el Jarama, logró la superioridad de las alas españolas.

Hace 75 años

Himno

Madrid 10 abril 1940

El Ministerio del Aire ha convocado concurso para componer la letra de un Himno de los Obreros de Aviación. Tenderá a exaltar la alegría y el orgullo del trabajo en general, el especial amor al de Aviación y la fe de cada uno de sus propios esfuerzos. Se emplearán expresiones sencillas, exentas tanto de ramplonerías y tópico como de reticencias. El himno constará de dos partes o temas para una misma música y de un estribillo.

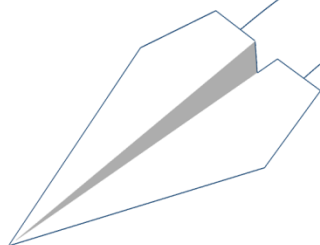
Se establece un premio de 500 pesetas y el fallo inapelable, se emitirá antes del próximo 15 de mayo.





Colaboran en este número:

“Canario” Azaola
Francisco Andreu
“Torrejón”
Shery
Paco Rivas
Carlos Valle
Antonio Salmerón
Jorge Martínez Ayalde
Diseño original de Luis Díaz



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

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.