



FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS

FIO DIGEST

MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

Número

157

Mayo 2026



Sherry

De izquierda a derecha, General de División Juan Francisco Sanz Díaz, director del SHYCEA. Carlos Valle, presidente del Patronato FIO. Carmen Marimón, presidenta de ADAR. General del Aire Francisco Braco, actual JEMA. Ignacio Redondo, Suboficial Mayor y secretario del JEMA..



Demostración de Mayo de 2026

CHIPMUNK Y VELERO SWALLOW



Foto Original @ Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion

Por avería de la Dornier 27, el remolque del velero se realizó con la Chipmunk.



Foto Original @ Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion



FORMACIÓN "ALFA"



Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion



Shery



FORMACIÓN "BRAVO"



Shery



Shery



FORMACIÓN "DELTA"



Shery



Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/shery/



TWIN BEECH "ECO"



Shery



EN MEMORIA DEL COMANDANTE
DEL EJÉRCITO DEL AIRE
D. LADISLAO TEJEDOR ROMERO
ENTREGÓ SU VIDA A LA AVIACIÓN HISTÓRICA
ESPAÑOLA COMO PILOTO DE
LA FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS
5 DE MAYO DE 2013



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



**Premios ENAIRE 2026 MENCIÓN ESPECIAL a la
FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS**



El Largo viaje a Getafe





Con motivo de la celebración del 80 aniversario de la Chipmunk, tuvo lugar una reunión en Portugal, en la que participó la LSV de la FIO, junto con las Chipmunks MK 20 de la Fuerza aérea Portuguesa.



FOUNDATIONS | INFANTE DE ORLEANS

THE 'PRINCES' OF ORLEANS

Barry Lewis highlights the story of the delightful 'Spanish Shuttleworth' at Cuatro Vientos airport near Madrid

Some years ago, a Spanish friend of mine, Clemente Ross, an avid Auster pilot and aviation enthusiast, introduced me to a small group he was flying with, operating some CASA Jungmann aircraft from Spain's oldest airfield – Cuatro Vientos – in Madrid.

A mix of professional pilots with Iberia and Aviaco airlines and some military pilots, this had become their fun pastime. Having developed fully into aerobatics by the early 1980s, this group had become the J L Aresti Aerobatic Flying Club, named after the famed Spanish aerobatic pilot José Luis Aresti (1917-2003).

Their aim was to perform and perfect their skills and revitalise what had become a fading sport in Spain. Eventually, this evolved as the National Aerobatic Team that later saw Ramón Alonso become World Champion in 2007. Among the founding group members was Carlos Alós, Tomás Castaño (1964 world champion), Agustín Gil

de Montes and Carlos Valle, Luis Cabré and Fernando Adrados, whose names were significant in the club's progression during the 1980s. None more so than Carlos Valle, who recalls it was an intense and gruelling period, and that after a decade of competition and practise all that remained were memories, some trophies

Interesante artículo que publica la prestigiosa revista FLYPAST, sobre la FIO



Noticias FIO

and a few photographs. He promised himself never again to dedicate his aviation skills to a cause whose result could not be seen, touched or even smelled.

The idea of recovering and preserving vintage aircraft to present in flying condition grew within the group. Consequently, the Historic Aircraft Section of the Aresti Club was formed in 1984. The club members already had their two CASA Jungmann, a Hirth Aerostar and the famed original José Luis Aresti 1937 Bücker Jungmeister, EC-ALP, together with a pair of T.6s, AISAs, a T.34 Mentor and a Hispano Saeta. Both the T.6s, the Mentor and the Saeta had become available from air force disposals and were well known with the pilots, most of whom had flown these types during



Above: Of the five Jungmann aircraft flying with the collection, EC-MPC is a recent addition having been restored by chief mechanic Javier López. An early CASA-assembled Bücker with the German Hirth 504 motor, it is in Spanish Nationalist livery representative of the 1940s era. Barry Lewis

Right: A stalwart of the Fundación is Jungmann EC-ETT/781-44. Along with stablemate EC-EEO it was acquired from an early wave of air force disposals. Barry Lewis

Below: Jungmann EC-ERO and EC-ETT together with the rebuilt Fleet 10 EC-KHC at the rear. The Jungmann aircraft are originals flying with the collection, while the Fleet has been restored in the Cuatro Vientos workshop having been acquired as LVKHC from Argentina. David Price



their service training. Having seen the likes of the Shuttleworth and Duxford displays, the question of why there was nothing like that in Spain became foremost thinking with the members. These aspirations came to be shared by Carlos Valle with a colleague, Jaime Botín – a prominent Spanish banker – both flying CASA Jungmann acquired from early Spanish Air Force disposals. Over dinner one evening in 1986, the pair discussed this idea with Jaime declaring: "If we go forward with this idea, I'll commit to building a hangar." Carlos responded: "If you build the hangar, I will commit with you to filling it

with interesting aeroplanes." That evening, the Fundación Infante de Orleans (FIO) was born. Adopting this name commemorated Spain's Infante (Prince) Alfonso de Orleans y Borbón who, having learnt to fly in 1910, became only the second pilot to gain a Spanish licence. He served as a military pilot until retiring as a brigadier general in 1945 and continued flying sports aircraft until late in life; he is considered one of Spanish aviation's pioneers.

Structure

Now the ideas needed to be implemented, an organisational structure formed, the aircraft to be



FOUNDATIONS | INFANTE DE ORLEANS

Right

CASA Jungmann EC-ERP, one of a number flying with the collection, is seen here with air force code 72-34. It flew with the 72 Grupo basic flying school at Granada, Darío Plata.

Below

T-6G EC-DUM '793-25' of the San Javier-based Air Force Academia General, Barry Lewis



found and an operational base acquired. All of this required not just support and enthusiasm but also finance. To this end came support from various organisations. Included were the Areces Fundación (an educational and cultural trust), the Bank Caja Madrid, the Community of Madrid council and CASA (later, EADS CASA and Airbus) plus a number of other prominent sponsors.

Once structured and legally integrated, the foundation was endorsed by the Spanish Ministry of Culture and backed by the necessary commitment of members from the original team of pilots plus a new group of volunteers, pilots and supporters. A Cuatro

Vientos hangar soon became adorned with the title of the Fundación; this base not only housing their present aircraft but also a large number of artifacts and memorabilia already accumulated. Next was the difficult operation of finding and acquiring suitable vintage aircraft, specifically those of Spanish historic significance.

Very few such machines were around post-war, but one had already been found and purchased, a Miles Falcon 6 that was obtained in poor condition from a garage in the city of Zaragoza. This aircraft, EC-ACB, had seen service in the Civil War being used at one time as a light bomber by the Republican Air Force. Once purchased

it was sent for restoration to Tony Bianchi's Personal Plane Services in the UK and returned to flight in 1997. Today, it is the only Spanish Civil War combat veteran still airworthy. The largest addition was a Beech C.45H Expeditor being disposed of by the local aerial survey company Azimut SA. It originally came to Spain with the early Spantax airline and now flies in its colours.

Of the epic Spanish long-distance flights of the 1930s, that of Fernando Rein Loring in 1933 from Madrid's Getafe to Manila in the Philippines in a Comper Swift was acclaimed not just in Spain at that time but across Europe. Consequently, when one came up for sale

in the UK it was bought with sponsorship from Iberia, AENA and Filipino citizen Miguel Campos. Originally registered G-ABUU, it had been flown by Loring when he had visited the UK in 1933, so this aircraft had special reason to join the collection and was restored in the colours and markings of 1933 as EC-AAT Ciudad de Manila. The record-breaking theme was followed later with a BA Eagle, a type that was flown by Juan Ignacio Pombo who in 1935 flew from Santander via Gambia across the South Atlantic to Brazil and onward to Mexico. Again, it came from the UK and still carries its British markings, G-AFAX.

These are some of the significant acquisitions, though one that is likely even more prominent is the Polikarpov I-16 'Mosca' (translating as 'Fly'... or 'Rata', 'Rat' - the less kind name given to it by Spanish nationalists) that joined in 2005. It was resplendent in Republican Air Force colours as CM249 with the 'double-six' emblem of José María Bravo, leader of the 3rd Mosca flight. Achieving air superiority for



the Republicans over Madrid when it arrived in Spain, it has vivid connections with the city and was a hugely significant addition. It was rescued in 1992 from Karelia in northern Russia where it had been abandoned having served with the 155 Regiment of the Soviet Air Force. Rebuilt in Novosibirsk, Siberia, for the Alpine Fighter Collection in New Zealand, it flew again in 1997 and joined the FIO with funding from Getafe City Council and FIO.

Another Polikarpov (a Po-2) with the collection serves to represent the many Republican pilots that trained with the Soviet Air Force in Kirovabad, Russia, during the Civil War.

The list goes on –

BA Swallow G-AEVZ, DH.60X G-EBXU, DH Dragon Rapide G-AEML, Chipmunk G-TRIC and more recently Aeronca 100 G-AEXD, have all joined the collection from the UK. The Argentinian connection has not been missed either with the addition of a Stinson Sentinel, Focke-Wulf Fw 44 Stieglitz, Boeing Stearman and a pair of Consolidated Fleet – a model 2 and a 10 – both with Kinner B5 radial engines. Though it seems a mix of unrelated types, they all have relevance having flown in Spanish marks over the years. The Rapide has a notable connection having served both sides in the Civil War, and with the airlines LAPE and Iberia.

It is currently presented in post-war Iberia colours, as EC-AAY. Spanish products are represented by examples of the AISA 1-11, 1-15 and the Jodel D119 Compostela.

One omission in recent years has been that of a Hispano Saeta. The collection's popular HA-200D Saeta EC-DXR was lost in a flying accident in 2013, but now a replacement has been obtained. The Saeta was the first Spanish-produced jet powered by twin Turbomeca engines; this example was employed in service until the 1980s with the Morón-based 214 Squadron whose markings and camouflage it retains together with its civil registration EC-DXJ.

Engineering

As the collection expanded it became obvious that maintaining and restoring these aircraft – previously entrusted to a commercial company – would require more specialised care. As a consequence, a dedicated workshop was set up, with a technical team and senior engineer with recognition by the Spanish Directorate General of Civil Aviation. This 'shop' – known as the CRM (Centre of Restoration and Maintenance) – has, over time, gained volunteers with specialised knowledge and expertise, becoming the heart of the institution.

The collection's aircraft are operated in four categories: those owned by



Above: Parading in RCAF colours as '18013', Chipmunk EC-LVM was previously on the UK register as G-AOSZ and G-TRIC. Barry Lewis



Above, right: Pper Cub EC-AJY. After restoration it was returned to its original US Army identity, L-4J 44-80669 54-G which flew with 71 Battalion Field Artillery. Barry Lewis



Above: A rarity is this 'straight-nosed' Jungmeister, EC-XPV, a late 1940s example from the CASA works in Cadiz. It originally had a German Hirth 506 engine, but was rebuilt with a Czech Lam M332-CK unit. Pádra Pádra

May 2026 / FLYPAST / 113



FOUNDATIONS | INFANTE DE ORLEANS



Left: The popular Fundación formation led by Jungmeister EC-ALP with Jungmann EC-ERD, EC-ERP and EC-ETT in pursuit. *Foto: River*

Below: Originally brought to Spain by Spanair and now returned to that airline's livery, Beech C-45H EC-ASJ is seen outside ready for an engine test. *Shery Shickham*

the Foundation, privately owned but consigned to the FIO, privately owned but on a temporary basis, and those that are committed to displays when required. The displays take place on the first Sunday of each month with the exception of January and August and comprise a selection of the aircraft on a static line-up followed by an early afternoon aerial display, depending on serviceability and pilot availability. These Sunday shows (see *FlyPast* March 2026) have grown in attendance over the months and years.

Now approaching 50 aircraft, the collection has come a long way in a relatively short time. Cuatro Vientos, having been home to the FIO and its predecessor for some 40 years, has become more restrictive, and its future is uncertain though the controlling Spanish Airports Authority, AENA, has always been supportive. Stability and confidence in the future have become priorities for the Fundación, as has the need to house what has become a larger quantity of aircraft with opportunities to display them increasingly restricted due to General Aviation movements.

This has prompted the Fundación over several years to consider the options available. One of its long-



“Now approaching 50 aircraft, the collection has come a long way in a relatively short time”

term sponsors has been the municipal council of the Madrid suburb of Getafe, a short distance away. In 2004, Getafe Municipal Council expressed a desire to house the collection in the municipality, seeing both the historic and attraction benefits. The history of Getafe's airbase is as long as that of Cuatro Vientos and it is currently home to air force transport units and the EADS-CASA facility, part of Airbus. This proposal started to evolve between the parties and the project of a museum to house the collection progressed to the point of designing a building to display the aircraft, led by the renowned English architect Norman Foster.

However, the cost and the

economic crisis of 2007 that followed subsequently not just in Spain but across Europe thwarted these ideas at first. The project was nevertheless vigorously pursued by Carlos Valle and his team. There was a more economic revamp of the design for the collection buildings together with renewed interest from EADS-CASA, Airbus Military. The latter already supports historic collections within its group at Manching, Germany, and Toulouse, France, and the idea of a complementary situation in Spain was extremely appealing.

This project has developed between the FIO, Getafe Council, Community of Madrid and Airbus, together with essential support from

the Spanish Air Force. Over time it has materialised in the form of a new home to be constructed within the Airbus works area. To this end, construction started on a redesigned glass frontage exhibition hall together with a separate office, maintenance and restoration building with all necessary facilities at the end of 2025.

Some of the collection has already been relocated, housed temporarily within the air force complex. Though this is only the start, the new facility will be a prime attraction and, with military activity normally dormant at weekends, the flying displays will go ahead with little restriction. For the Fundación, the future looks bueno! ●



C-4

El club de Ultraligeros Getafe ha realizado y continúa realizando grandes eventos para la promoción del autogiro, tales como circunnavegación del continente australiano, vuelo al círculo polar Ártico, primer vuelo directo entre la Península y Canarias, etc.



Su “**PROYECTO CENTENARIO AUTOGIRO**” consiste en diseñar, construir y volar una réplica del C-4 para conmemorar el primer vuelo de una aeronave de ala rotatoria y para divulgar la mayor aportación española a la aeronáutica, el autogiro de Juan de la Cierva

Fase 1- DISEÑO, AUTORIZACIÓN POR AESA Y CONSTRUCCION REPLICA C4

Nov. 20, 1928.

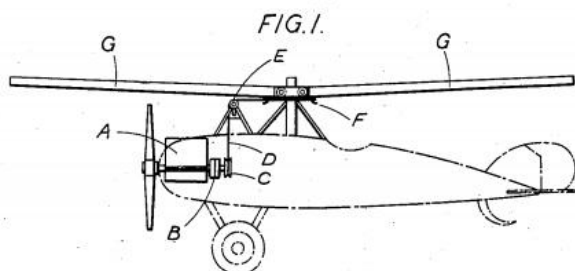
1,692,082

J. DE LA CIERVA

AIRCRAFT WITH ROTATIVE WINGS

Filed Nov. 10, 1926

2 Sheets-Sheet 1



No hay planos originales, pero si fotografías de carácter histórico y acceso a documentación original de La Cierva, base para el diseño de la réplica.



PRINCIPIOS BÁSICOS PARA LA CREACIÓN DE C-4

1. Replica lo más fiel posible al C-4 original.
2. Mantener los principios y patentes del autogiro de la Cierva.
3. Solo hacer las modificaciones mínimas, en aras de la seguridad en vuelo.
4. Motor y hélice actuales.
5. Instrumentos y radio actuales, pero con aspecto de la época.
6. Tren de aterrizaje: amortiguadores, frenos actuales.
7. Materiales clásicos: madera, entelado.
8. Rotor moderno basado en la patente de Juan de la Cierva, nº 100595 de diciembre de 1926.



Planta Motriz

Motor Verner radial de 80 CV lo más parecido al Le Rhone de 80 hp original.



Noticias FIO



Noticias FIO



Fase 2-

PRUEBAS EN VUELO Y OPERACIÓN AUTOGIRO REPLICA C4



Pesado del
Autogiro por
AESA
(diciembre
2022)





El 29 de marzo de 2023 tuvo lugar la primera prueba en vuelo del C4 réplica en el aeródromo de Ocaña. Los primeros saltos y el primer vuelo fueron tal y como esperábamos y lo vivimos con mucha alegría y emoción.



Por invitación de Airbus Helicopters España estuvimos presentes en la feria de defensa FEINDEF que tuvo lugar en el IFEMA entre los días 17 y 18 de mayo de 2023.



El 20 de mayo de 1923, estuvimos en el día del niño del Atlético de Madrid en el Wanda Metropolitano.

Y el 17 de junio estuvimos en la Girospain, en Requena, donde no pudimos volar por falta de certificado de aeronavegabilidad definitivo.

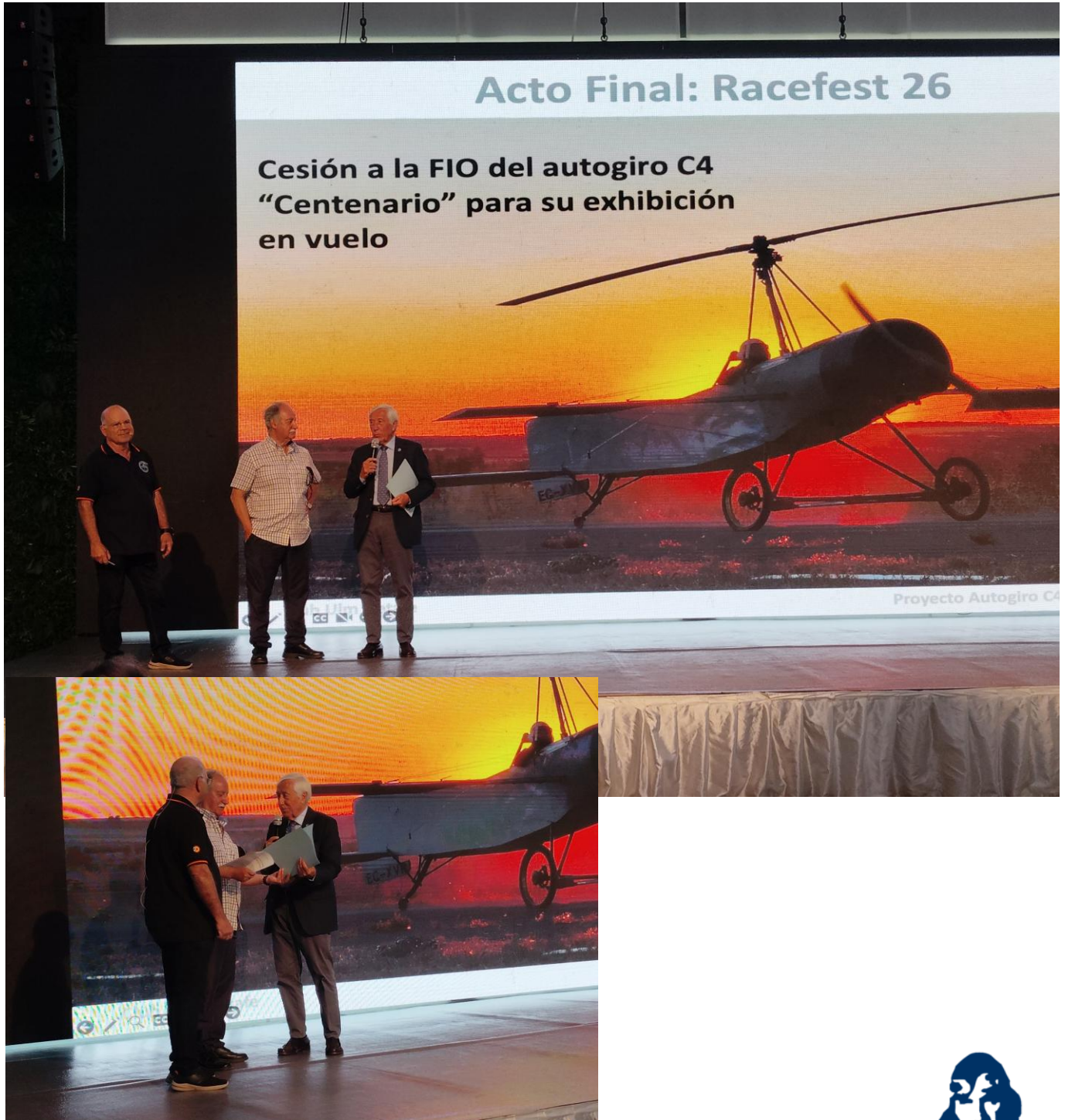


Finalmente estaba previsto volar en el Family Day de Airbus en Getafe el día 30 de septiembre 1923 y en la FIO el día 1 de octubre. Pero un accidente en una sesión de entramiento con algo de viento cruzado lo ha impedido. Fue reparado y puesto en vuelo nuevamente.





En el marco del RACEFEST 26, ha sido cedido a ala FIO,el autogiro C4 réplica para su exhibición en vuelo.



C4 en la FIO

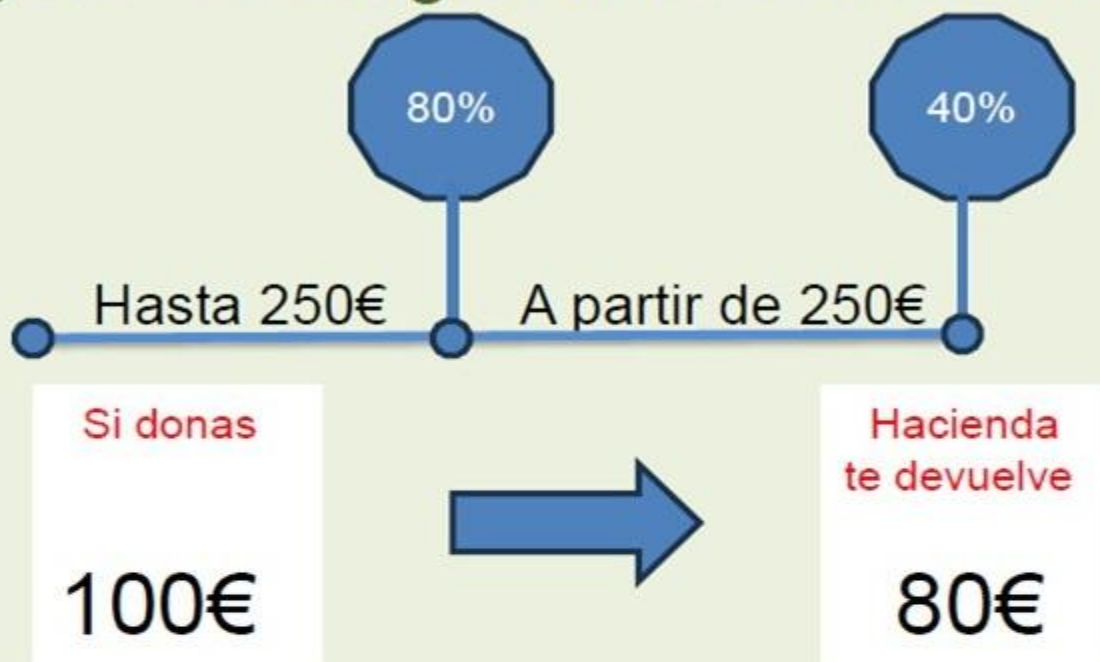


Grupo de voluntarios que han trabajado en el traslado del C4 a la FIO



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



Bücker MCP en revisión anual



Revisión anual Marchetti



Día a día del C. R. M.

Revisión anual Mentor

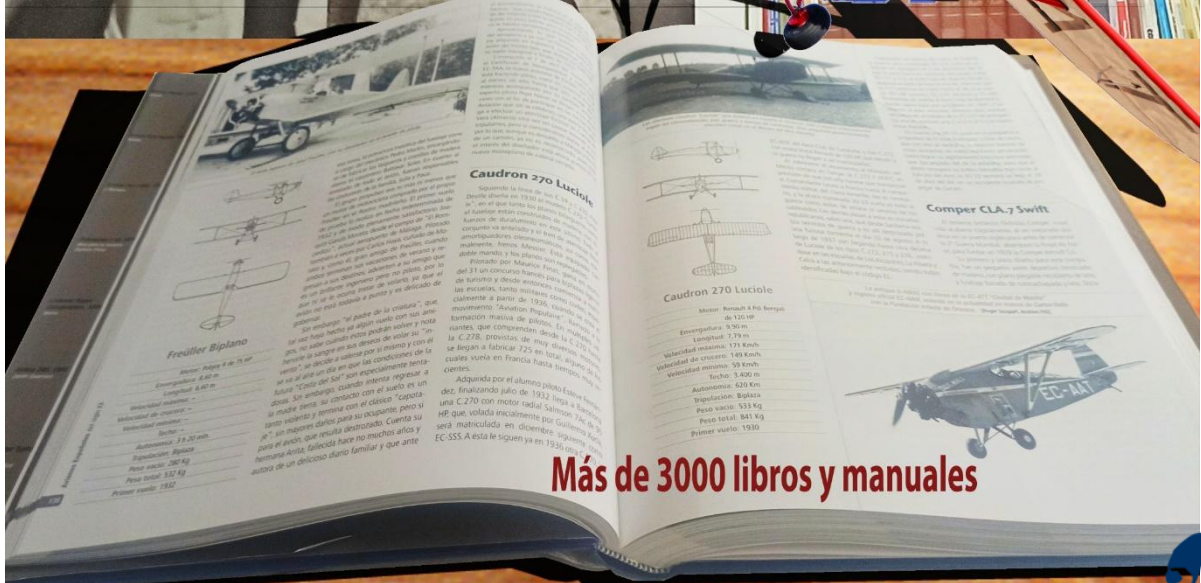


AISA BMT, “prograsa adecuadamente”



Biblioteca

FIO



Más de 3000 libros y manuales

NUEVO HORARIO

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





Comentario de Francisco Andreu

KLEMM L.25

EC-GGA

1929 - 1932

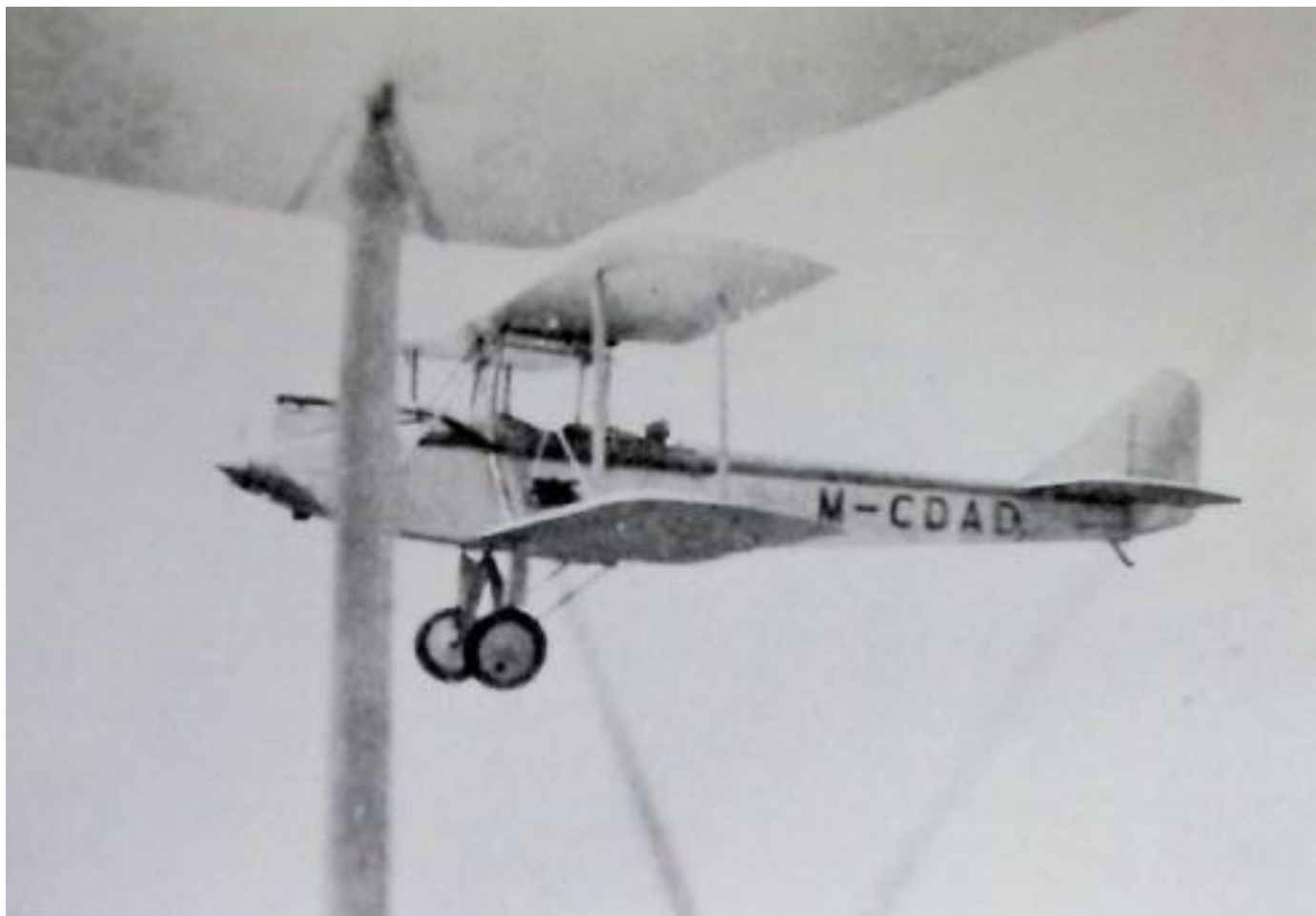
En España vuelan hasta un total de 5 aviones de este modelo, en julio de 1936 cuatro de ellos pasan a las escuelas de aviación republicanas, pero ninguno de estos aviones logró sobrevivir a la guerra civil.

Este avión montaba un motor Salsom 9 AD de 40 H.P.

El avión EC-CGA fue el único que montaba un motor Mercedes de 35 H.P.

En la presente foto el Klemm 25 se dispone a despegar de la playa de Ereaga (Bilbao), a los mandos el piloto Sr. Rexach acompañado de un periodista local





Comentario de Francisco Andreu

AVRO AVIAN

M-CDAD

1928

El primer avión de este modelo que llega a España, lo hace en la primavera de 1928, su propietario el Marqués de Córdoba y lo matricula M-CCAC.

Con el segundo AVIA en llegar a España, matriculado M-CAAE realiza Carlos Haya junto a su amigo y propietario del avión, Álvaro García Ogara, una vuelta aérea a Europa de 9.600 Km, vía Estambul – Budapest – Praga – Berlín y Londres, entre julio y septiembre de ese mismo año. En total llegarían a España 19 Avro Avian de los modelos “Avian III”, “IIIA” y “IVM”.

Utilizados por diferentes Aero.Clubs, una vez iniciada la guerra son requisados para su utilización en las escuelas de vuelo republicanas, no sobrevivió ningún avión a la guerra. Sólo quedó un Avian en el lado nacional. Su propietario, luego coronel Rafael Rullán, lo dedicó a prestar servicios de reconocimiento y enlace en la isla de Mallorca, hasta ser destruido por un bombardeo





Comentario de Francisco Andreu

CASA – BREGUET XIX B2 1925-1932 FOTO DE 1927

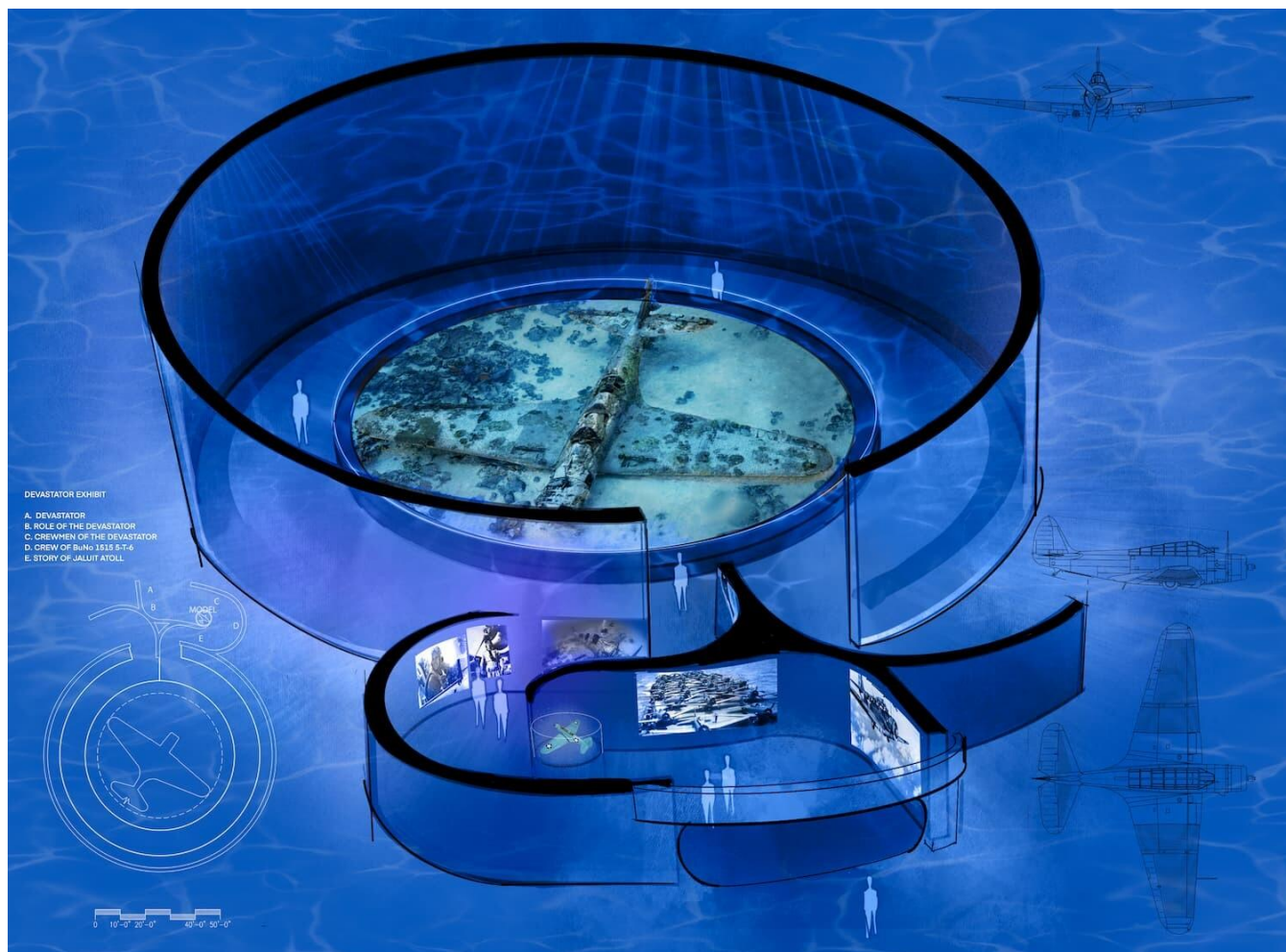
Este fue el último de la 2ª serie fabricados por CASA (Getafe), el nº 133. Tenía diferencias con respecto a series anteriores, este llevaba motor Hispano Suiza 12Hb de 500 C.V., versión de bombardeo.

Se construyeron además otras variantes como el Breguet XIX Super TR o “Superbidón” con capacidad para 5.180 litros, avión de largo alcance, otro fue el pedido por CLASSA, versión pasaje Breguet 26T y otro del mismo modelo versión ambulancia.



Noticias de aviación histórica

“Torrejón”



Éste es "The Devastator Project" con el que se trata de mostrar el único *Devastator* del que se tiene una célula más o menos completa, descubierta en 1997 no fue hasta 2003 que se pensó en recuperarlo. Se le quiere presentar tal y como se halla aún en el fondo del lago Jaluit en las Islas Marshall. Los japoneses no dejaron ni uno según parece. La pecera en cuestión se instalará en el *National Museum of the United States Navy*, aún en construcción en *Washington DC*, pero antes deberá pasar por un largo y estricto proceso de restauración tras más de 80 años bajo el agua. Descubierta en 1997 no fue hasta 2003 que se pensó en recuperarlo. El proyecto es interesante y recuerda un poco y en otra "dimensión" las ideas que presentó Norman Foster para el abortado Museo de la FIO, ya casi olvidado.





el vigía

Cronología de la Aviación Militar Española

"CANARIO" AZAOLA
Miembro del IHCA



Hace 35 años **Las Palmas**

8 mayo 1980

Hacia poco más de un año, que los tan esbeltos Fokker F-27 "Maritime" con la nomenclatura D.2, habían entrado en servicio en el Ejército del Aire. Destinados al 802 Escuadrón SAR de Canarias, allí marchó este cronista, para desde un Aviocar "todo abierto", pilotado por el teniente Linares y el alférez Lozano, "machacarle" retratándolo en vuelo. Por cierto, a sus mandos iban los capitanes Alzola y Pellicer; y en el "Zorro" (T.12B-19) que también se puso a tiro, el capitán Gasco Lacalle (J.L) y el teniente Álvarez Santana.



Colaboraciones

Revista de Aeronáutica y Astronáutica - "Canario" Azaola

Momentos para recordar

Una larga espera

El plantón fue de órdago; y la foto no puede ser más expresiva. El 16 de agosto de 1952, los tenientes coroneles José Llaca y Luis Serrano de Pablo, jefe del Negociado Deportivo uno y secretario general y técnico del Real Aero Club de España el otro, esperaban en Cuatro Vientos al aviador británico Thomas William Hayhow, quien pilotando una Auster "Aiglet", bautizada *Liege Lady* (Gipsy Major 125 cv) intentaba batir el récord Londres-Madrid-Londres en una sola etapa.

Había despegado de Denham a las 4,14 h de la madrugada, estimando su llegada a Madrid a las 12,14 h; pero... lamentablemente se despistó, —se pasó— tomando tierra en Hinojosa del Duque (Córdoba) donde, informado de la situación, salió rumbo a la capital de España. Para colmo, escaso de combustible hubo de aterrizar en Alcoba de Torres (Ciudad Real) donde pudo adquirir gasolina de automóvil y ¡por fin!, a las 16.30 llegar a Cuatro Vientos.

Al día siguiente emprendía el regreso y tras ocho horas menos cinco minutos, lograba añadir un récord en su historial.

Nota de El Vigía: Serrano de Pablo, procedente del Arma de Artillería, había obtenido en Lieja la diplomatura de Ingeniero y en 1935 pasó a Aviación, realizando el curso de Observador. Cerrada la Escuela de Pilotos, se reintegró a su destino artillero donde, al producirse el alzamiento militar, fue gravemente herido y hecho prisionero, pasando toda la guerra encarcelado. Ya en la paz, hizo el curso de piloto y el de Vuelo sin Visibilidad, diplomándose en Estado Mayor. Muy deportista, fue el primer presidente del Vespa Club de España, ocupando asimismo puestos directivos en el RACE. Nominado por el caudillo gobernador civil de Zamora, muy a su pesar —la lealtad manda— hubo de dejar la Aviación. A su regreso, ostentó la jefatura del SAR, del Ala 37 y profesor del CESEDEN. Alcanzó el zenit de su carrera como capitán general de la 2ª Región Aérea y jefe del Mando Aéreo Táctico.

A Llaca, la guerra le frustró la carrera de medicina, pero la Aviación se hizo con un gran piloto. Observador primero en la "Cadena" de Romeo 37, y más tarde en los Savoia 79; luego, ya piloto, pasó a la caza de Morato, pero la lucha estaba ya por finalizar. Sus grandes cualidades las evidenciaría en los cielos rusos como miembro de la 3ª Escuadrilla Azul, consiguiendo cinco victorias y premiada su actuación con dos Cruces de Hierro. Profesor en la AGA hizo más tarde el



curso de Vuelo sin Visibilidad y el de Estado Mayor. El aciago 4 de septiembre de 1952, cuando, acompañado por Mercedes su mujer, un fotógrafo y un mecánico, desde el campo de Llanes se dirigía a Santander para realizar un trabajo fotográfico, una avería en el bimotor Miles "Aerován" le llevó a estrellarse junto al pueblo de Novales, perdiendo todos la vida en el trance. (R de A y A-9/2012).

El piloto británico Hayhow no tuvo mejor suerte. Luego de establecer en solitario 28 vuelos récord entre Londres y distintas capitales y ciudades europeas, el 10 de abril de 1953 cuando en la *Liege Lady* volaba de Londres a Belgrado, se tuvo noticia de su desaparición en los Alpes austriacos, siendo descubierto por unos esquiadores al sur de Salzburg 45 días después. La avioneta, sin grades daños, aparecía volcada en la nieve encontrándose a su piloto a cierta distancia de ella; por lo que se cree que ileso, partió en busca de socorro y las bajas temperaturas lo mataron.

Hace 70 años

Bajito y despacio

Madrid 2 mayo 1945

Con la asistencia de los generales González Gallarza y Barrón, en el aeródromo de Cuatro Vientos, engalanado para la ocasión, ha tenido lugar el solemne acto de Jura de Bandera de los alumnos de la Academia Militar de Ingenieros Aeronáuticos, así como de los aprendices de la Escuela de Ayudantes. En la fotografía, una "Cigüeña" Fieseler Storch, que, haciendo gala de sus características revoloteaba sobre el lugar, parece posada sobre el espectacular retablo del altar donde se celebró la Santa Misa.



Colaboraciones

Revista de Aeronáutica y Astronáutica - "Canario" Azaola

Hace 75 años Suerte

Palma de Mallorca 26 mayo 1940

Como viene siendo habitual, aviones de caza del 28 Grupo Mixto, con base en Son San Juan, están llevando a cabo sus vuelos de reconocimiento alrededor de la Isla. Próxima la Escuadra británica, y frecuente el paso de aviones franceses rumbo a Marruecos, el Mando requiere información.

La primera salida de hoy correspondió a los alféreces provisionales Alberto Azqueta Pucheu y Ramón Salto Peláez, quienes formando pareja con sus Fiat CR-32, despegaron a las 5 de la madrugada hacia la isla Dragonera. Tan solo 10 minutos después, divisaban un buque y tras las "pasadas" de rigor, comprobaron que era de nacionalidad española y nombre "Mallorca"; un conocido que cubre el trayecto Barcelona-Palma. Cumplido el trámite, cuando ya se retiraban, el motor del avión (3-259) que volaba Azqueta se paró. La pareja se encontraba a unas ocho millas de la costa de Andraix y a 300 m. de altura. Tras virar con rapidez, planeando para ponerse paralelo a la ruta del

barco, inesperadamente la colisión con el agua al impactar el tren con ella le sobresaltó. Había capotado con voltereta de campana, pero antes de que se hundiera consiguió soltarse. Salto, un tanto angustiado, viéndolo herido, evolucionó sobre él, hasta que la lancha, que en su auxilio había arriado el buque, lo recogió, regresando a la base para dar parte. Desembarcado y trasladado al hospital, se le apreciaron varias fracturas en la rótula izquierda, magulladuras en la cara con rotura de tabique nasal, profundo corte en la lengua y, para colmo, pleuresía traumática. Por fortuna, Azqueta se recuperó, pasó por la Academia de Aviación (foto) y en 1956 se incorporó a Aviaco, jubilandose más tarde en Iberia. A los 80 años de edad falleció en Madrid el 26 de diciembre de 1997.

Nota de El Vigía: Complementado luego por carta, el relato de su accidente me lo hizo, Alberto Azqueta (primo de Luis) con su tan peculiar énfasis, en la cabina de un 727 de Iberia en vuelo a Londres. Era el 31 de agosto de 1976.



Hace 75 años Catástrofe

León 17 mayo 1945

Conmocionada la ciudad, al tener noticia del gravísimo accidente de aviación acaecido ayer en el aeródromo Virgen del Camino, hoy, precedido por la alocución del alcalde y cerrado el comercio a la hora del entierro, la ciudad entera se ha echado a la calle, para dar su emocionado adiós a las víctimas de la mayor catástrofe aérea —aún en tiempo de guerra— ocurrida en España.

Según hemos podido saber, cuando a primeras horas de la tarde, el Junkers 52 (22-95) de la Escuela de Vuelo Sin Visibilidad despegaba para su base de Matacán, tras coger velocidad pegado al suelo, el piloto mandó un fuerte "tirón" que inesperadamente metió al trimotor en "pérdida", provocando su caída a tierra, explosión e incendio. En tan estremecedor trance, perdieron la vida el capitán Coello Morales (28) los tenientes Gómez Pérez-España y Zarte Martínez, el meteorólogo, asimilado a capitán, Santurino; cuatro cabos 1^a, dos cabos 2^a y dos soldados.

Esta tarde, concluidas las honras fúnebres oficiadas en la iglesia de San Marcos, en presencia de familiares, autoridades, profesorado y alumnos de la Academia de Aviación, ha partido el cortejo. Lo abría una numerosa representación del clero leones, en pos del cual —conmovedora escena— marchaban, a hombros de sus compañeros, la docena de aviadores víctimas de la tragedia, saludados brazo en alto, por el público que abarrotaba las aceras; tras ellos, un camión grande cubierto de negro paño rebosante de coronas de flores. Le seguían las presidencias, música, tropas y miles de ciudadanos que han querido mostrar su solidaridad. La comitiva ha discurrido por Gran Vía, General Sanjurjo, plaza de Santo Domingo y otras calles de la ciudad, contemplada por el público —estimado en más de 5.000 personas— con inmensa amargura.





Colaboran en este número:

"Canario" Azaola
Francisco Andreu
"Torrejón"
Shery
Paco Rivas
Carlos Valle
Jorge Botey
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.

