



FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS



MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

Número

159

Julio 2026

Demostración de Julio de 2026

Con buena
afluencia de
público a pesar
del tiempo
caluroso, pudimos
disfrutar de una
excelente
demostración.



Shery

Dornier 27 y velero Swallow



Shery





Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion/



Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion/



Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion/



Shery



Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion/





Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas/





Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion



Shery





Shery





Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion



Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion



www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion



Foto Original © Paco Rivas, 2026



Shery

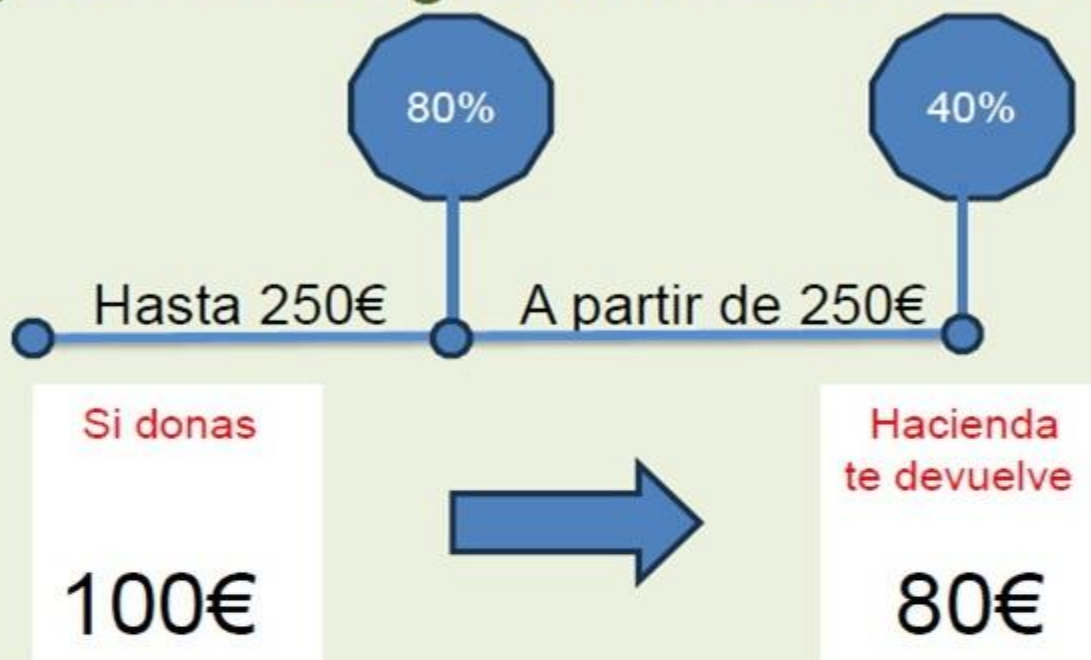


El Largo viaje a Getafe



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



Revisión DRAGON "RAPIDE"



Revisión POLIKARPOV Po2



Revisión STEARMAN FNM



Día a día del C. R. M.



Trabajando en la Pa18 de instrucción FÍO



Biblioteca

FIO



Más de 3000 libros y manuales

NUEVO HORARIO

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





Comentario de Francisco Andreu

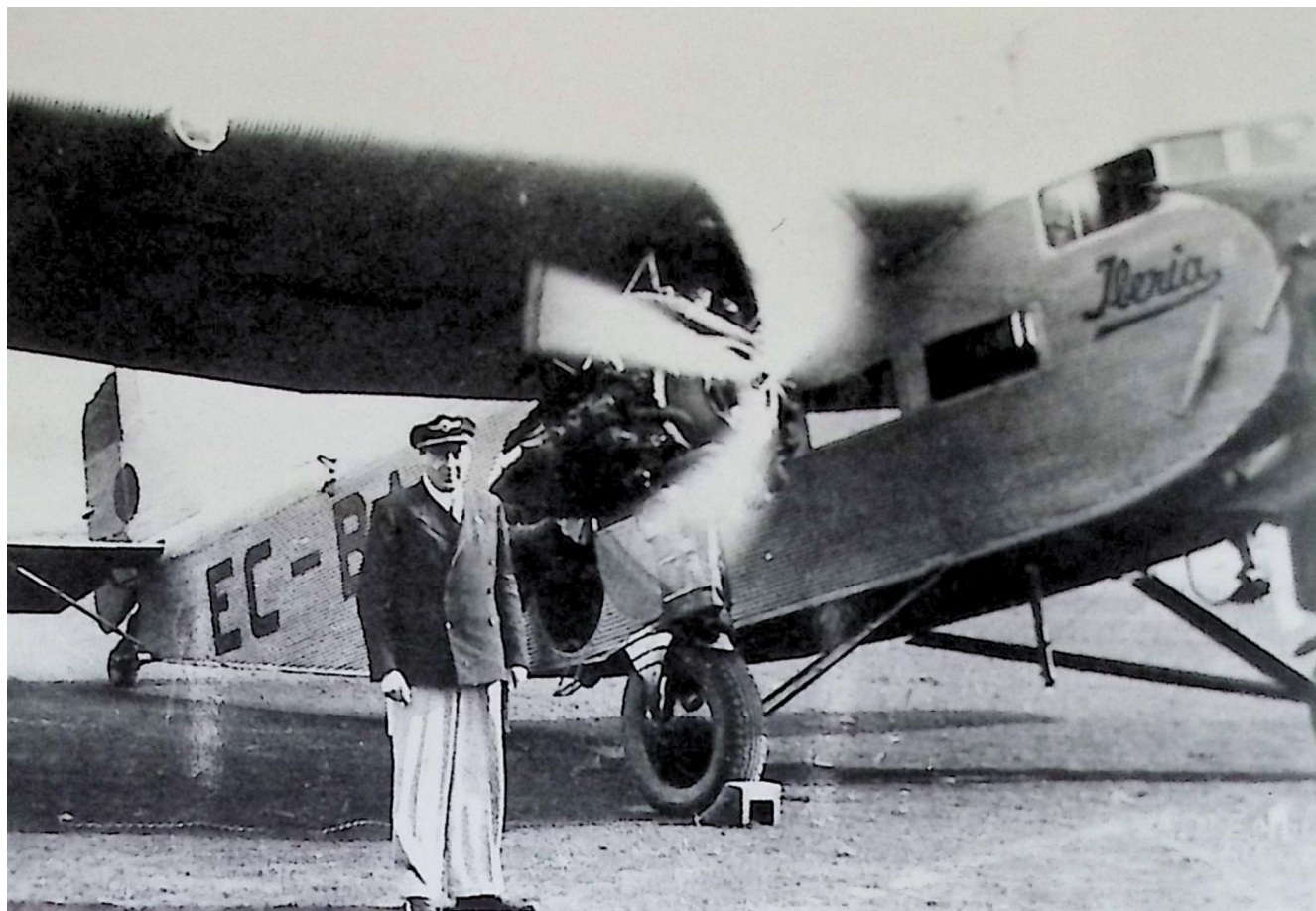
SAVOIA S-62

M-CAMM

Adquirido por CLASSA en el año 1930, para servir de apoyo a los trimotores FORD 4AT-E en la línea Península – Canarias. Posteriormente perteneció a LAPE y fue matriculado EC-AMM.

Causó baja en el año 1933 al ser desguazado en Barcelona.





Comentario de Francisco Andreu

FORD 4-AT-F
EC-BAB.
IBERIA
1940/1946

En 1931, llega a España el único Ford 4. AT-F, es adquirido por CLASSA y posteriormente por LAPE. Su primera matrícula fue EC-RRA, sus vuelos son principalmente en el Mediterráneo, hasta que, una vez iniciada la guerra civil, presta servicios como transporte en la aviación Republicana. Poco antes de finalizar la contienda es capturado por los nacionales y presta servicios como transporte con la codificación 42-8. Una vez acabada la guerra, tomo de nuevo matrícula civil EC-BAB y forma parte de la nueva Iberia donde alterna servicios con el Ejército de Aire, sigue en vuelo hasta el año 1946, siendo desguazado un par de años mas tarde. Al pie del avión podemos ver a Fernando Rein Loring





Comentario de Francisco Andreu

De HAVILLAND DH-60 “Moth”

EC-CCA

Las primeras Moth llegadas a España eran civiles, con motor Cirrus III de 90 cv. y se matricularon en 1928.

A partir de 1929, las Moth adquiridas por clubs particulares y algunas empresas como CEFTA y CEA iban equipadas con motor De Havilland Gipsy I de 98 c.v..



Noticias de aviación histórica

“Torrejón”



Planeador Lo-100 con su decoración primera en Sondica; III Campeonatos Mundiales de Vuelo Acrobático, Septiembre 1964, presentado por Sebastián Almagro en la clausura.



Pasped W1-1 Skylark, motor Warned Scarab radial de 125-hp, modificado a 175-hp Super Scarab. Volvió a volar en febrero 2026



53ª Edition. Le temps d'hélices.

Esta 53 edición fue magnífica. Todos los astros parecían alineados: el público acudió en masa, el sol acompañó y los pilotos ofrecieron actuaciones sobresalientes. Como siempre fue un viaje en el tiempo a golpe de motor y humo. Esto compensó los graves problemas económicos del año anterior.



La Ferté-Alais no es un simple festival aéreo, es una máquina del tiempo. Una celebración de la aviación en estado puro donde los aviones no se limitan a exponerse en una plataforma estática, sino que vuelan, rugen, huelen a aceite y cuentan historias.

Desde primera hora de la mañana, miles de aficionados comenzaron a ocupar las enormes zonas habilitadas para el público. Familias, fotógrafos cargados con teleobjetivos imposibles, veteranos pilotos, curiosos y amantes de la historia compartían una misma sensación: la de estar a punto de asistir a algo especial.





El espectáculo se abrió con una encantadora actuación de las réplicas Morane-Saulnier H y Blériot XI-2 de la Amicale Jean-Baptiste Salis, seguida de una sección de la Primera Guerra Mundial que incluyó el tan esperado debut público del BE2f de Memorial Flight, construido por The Vintage Aviator en Nueva Zelanda y terminado por Memorial Flight como un bombardero nocturno del Escuadrón 52 del RFC, con bombas ficticias, bengalas Holt y más. Fue presentado por Edmond Salis.





Ver estos frágiles aparatos desplazarse lentamente sobre la pista resulta siempre emocionante. En una era dominada por cazas supersónicos y aviones comerciales gigantescos, contemplar aquellas estructuras de madera, tela y cables ayuda a comprender hasta qué punto la aviación ha evolucionado en poco más de cien años.



Los 4 Druine Turbulent son unos auténticos juguetes a los que sacan chispas para armar un precio show.



Después combaten un SE-5A inglés y el Triplano Fokker DR-1 alemán, en un precioso dogfight.

Este año el tema era la aviación militar francesa, pasado y futuro. El patrimonio aeronáutico francés, estaba muy presente.



Un verdadero deleite fue el grupo de entrenadores militares franceses y aviones de enlace. Las acrobacias de Jeremy Brouillet en el MS317 de AJBS se alternaron con una rutina íntima del único Salmson D7 Cri-Cri Major en condiciones de vuelo, nuevamente con Edmond Salis al mando.

Luego, tres aviones Nord de la posguerra realizaron pasadas en formación: el elegante Nord 1101 de Sylvie Roger, el angular Nord 3202 de AJBS y el Nord 3400 Norbarbe de Antoine Ros.





Este año se presenta el coche SUV Renault Rafale y la marca apoyó el festival y se aprovechó del nombre de Rafale para su marketing. Volaron tres modelos Caudron: la réplica C109 de Early Aviators, el C270 Luciole de AJBS (recién restaurado) y el espectacular C460 Rafale, restaurado por Renault para promocionar su SUV Rafale.



El elegante avión de carreras realizó pasadas bajas y rápidas en manos de Bruno Ducreux antes de unirse a su homónimo moderno, el Dassault Rafale C de la Fuerza Aérea Francesa, para una pasada en formación. El capitán Alexandre Roeckel en el Rafale C realizó luego una secuencia dinámica, una de las más destacadas del fin de semana.



Entre los cazas de la Segunda Guerra Mundial, los cuatro presentes ofrecieron exhibiciones sobrias y profesionales. El Messerschmitt Bf 109 E-4 'Red 12' de Wolfgang Landschulze, nunca antes visto fuera de Alemania, fue pilotado por Charlie Brown, mientras que Jim Schofield voló el Spitfire IX LZ842 de Mark Bennett, uniéndose al 109 el domingo.

Desde Suiza, Laurent Calame voló el D-3801 de la Association Morane Charlie Fox, pintado como el prototipo MS405C, participante en la batalla de Francia. Por las mañanas, fuera del show, volaba dando bautizos el TF-51 Mustang. Al ser biplaza de entrenamiento, es el primer warbird en Francia autorizado a dar bautismos desde hace unos meses. En el hangar, sin volar se pudieron ver el otro Spitfire y el Corsair F4U que no voló, porque acaba de ser vendido y abandona la colección. Una gran pena.





Desde Suiza, Laurent Calame voló el D-3801 de la Association Morane Charlie Fox, pintado como el prototipo MS405C, participante en la batalla de Francia. Por las mañanas, fuera del show, volaba dando bautizos el TF-51 Mustang. Al ser biplaza de entrenamiento, es el primer warbird en Francia autorizado a dar bautismos desde hace unos meses. En el hangar, sin volar se pudieron ver el otro Spitfire y el Corsair F4U que no voló, porque acaba de ser vendido y abandona la colección. Una gran pena.



También se podía visitar el bombardero Sallly B B-17 Flying Fortress, y verlo completamente. En el cartel aparecía un Dragon Rapide que al final no voló. Parece que el avión que ponen en el cartel es gafe y falla, el año pasado fue el Mustang.



Los transportes de la segunda guerra mundial se representaron con Axel Valat que mostró el C-47B de Chalais, y se unió a Hugues Duval en el C-53D Gruesome para dar pasadas en pareja. En este último se pudieron hacer bautismos durante la mañana.

El tradicional trío de la Luftwaffe de AJBS (Ju 52/3M, Pilatus P2 y Storch) fue muy entretenido, logrando converger en varias ocasiones, y el Bf 109 también acompañó al Ju 52 en una pasada en formación.



Destacó especialmente Richard Santus en el bimotor Anson I de RAF Station Czechoslovakia, con una rutina espectacular con grandes pasadas bajas y "wingover" muy pronunciado. Un precioso y único avión en el mundo, bien armado y echando humo en ambos motores radiales.



A Charley Brown que pilotaba el BF109E le escoltó el Rafale mostrando el paso de 80 años en la historia de la aviación. Sin duda el BF109 fue una de las vedetes del festival.

Pudimos deleitarnos con el OV-10 Bronco, que ha tenido un fatal accidente en Polonia y no volverá a volar. Su piloto Chuck sufrió pequeñas lesiones.





Danielle Del Buono hizo sus locuras como Wingwalker, en el Stearman de su marido Emiliano, unos auténticos fenómenos. El Stearman rosa es una maravilla, y ella está muy chalada.



Entre otras cosas, hubo paracaidistas, acrobacia con velero y humo y un ATR-72 anti-incendios.





Como patrullas civiles destacaron los Cascos Rojos con sus tres TB-30 Epsilon que volaban muy juntos. También se podían dar bautismos por la mañana en ellos, así como en Stearman, T-6 Texan entre otros aviones.

Uno de los momentos más esperados era el vuelo del Rafael con una librea preciosa y especial que llevaba este año. Esto llenó el plateau de ruido y calor, como hemos comentado acompañó al Caudron Rafale para contentar a Renault en su lanzamiento de nuevo coche.





El punto más espectacular volvió a ser el clásico Tora Tora en recuerdo al ataque japonés a Pearl Harbour. Este año las pasadas en picado las hicieron trece T-6 Texan incluidas explosiones pirotécnicas brutales. Como todos los años, en el posterior dogfight el T-6 disfrazado de Zero japonés, acaba perdiendo y echando humo.



La guerra de Vietnam se representó con 2 T-28 que hicieron retumbar el suelo con sus motores radiales.



El Aeroclub de Francia presentó su clásica formación mixta de reactores Fougas Magister con los típicos CAP, Extras y Pitts, para demostrar como Francia, en acrobacia clásica, son lideres mundiales.

El festival lo cierra ambos días, sábado y domingo, la Patrulla de Francia con sus 8 Alpha Jet, este año con el sol azul brillaron como nunca.



Como novedad de la Ferte, ahora el cierre de cada día fue una formación de biplanos, con Edmond Salis realizando acrobacias en un Jungmann con motor Lycoming, mientras el resto del grupo (17 aviones entre Stampes, Jungmanns, Stearmans y Pitts) se reunía para una pasada final como el "Balbo" que se hacía en Duxford. Así terminó un espectáculo que solo puede describirse como un deleite, con una de las mejores exhibiciones vistas en La Ferté en los últimos tiempos.

La Ferte es mucho más que aviones, los visitantes pudieron recorrer amplias zonas de exposición, conversar con restauradores, conocer asociaciones dedicadas a la conservación histórica y observar de cerca aeronaves que normalmente permanecen en hangares o museos.

La presencia de numerosos voluntarios resulta fundamental. Gracias a ellos, gran parte de este patrimonio continúa volando año tras año.

Y mientras los motores se apagaban y el sol comenzaba a caer sobre el aeródromo, muchos aficionados ya pensaban en la próxima edición. Porque quien visita La Ferté-Alais una vez suele acabar regresando. Después de todo, no todos los días se tiene la oportunidad de viajar por toda la historia de la aviación sin despegar los pies del suelo.



Autor: Jesús Sagastuy

Fotos: Jean-Luc Claessens "Pyperpote"





el vigía

Cronología de la Aviación Militar Española

"CANARIO" AZAOLA
Miembro del IHCA

Hace 20 años Último vuelo

Santander 18 agosto 1995

En la capital de Cantabria, donde había nacido hace 78 años, ha fallecido el general del Ejército del Aire Juan José Aldasoro Quijano. Su pretensión de hacerse ingeniero industrial, cuyo ingreso había aprobado, la frustró la guerra, en la que participó en el Arma de Infantería. En 1940 pasó al Ejército del Aire y ocho meses después se le concedía el título de Piloto de Avión de Guerra. Destinado por tres meses a los Fiat BR-20 del 11 Grupo de Alcalá, antes de ingresar por dos años en la Academia de Aviación de León, de la que, como teniente profesional, salió con el número uno de su promoción; incorporándose al 13 Regimiento (Albacete) y volar los excelentes



Ju-88. Más tarde, ya capitán, volaría los hidros Heinkel 114 del 52 Grupo (Los Alcázares); en ocasiones, el que llevaba a bordo el crucero "Miguel de Cervantes".

Profesor durante un semestre en la Academia, en 1951 pasó destinado de profesor también y por 12 años y medio a la Escuela de Polimotores (Jerez) y 11 más en la de Matacán a donde fue trasladada. Con los empleos de capitán, comandante y teniente coronel, en ellas se labró Aldasoro su justa fama de excelente aviador, extraordinario profesional y una buenísima persona. Ya coronel, organizó la Escuela Nacional de Aeronáutica de carácter civil, de la que fue su primer director. Cuando en 1985 pasó a la situación de retiro, había totalizado casi 9.000 horas de vuelo. Al año siguiente se le concedía el ascenso al empleo honorífico de general de brigada del Arma de Aviación.



Colaboraciones

Revista de Aeronáutica y Astronáutica - "Canario" Azaola



Momentos para recordar

Con la moral muy alta, luego del triunfo en Bilbao dos años atrás, en julio de 1966 con vistas al Mundial de Moscú se concentraba en la base aérea de Zaragoza, lo más granado del vuelo acrobático. Identifiquémosles, añadiendo algún detalle de su carrera aeronáutica.

De pie, de izq a dcha: Paco Gómez Carretero (15 Pr.AGA) jefe Ala 12 y B.A Torrejón agregado aéreo en Washington, 2º Jefe E.M. Mando Sur de la OTAN, teniente general; Antonio Bartolomé Fernández de Gorostiza (XIV Pr.1939) director del equipo, general de brigada honorario + 12.2.2007; Ricardo Rubio (14 Pr. AGA) director Escuela Reactores teniente general jefe del MACOM; Jose Pablo Guil (11 Pr.AGA) jefe del CLAEX, general brigada; Tomás Castaño (6 Pr. AGA) Campeón Mundial individual en Bilbao 1964. Iberia. +14.6.1982 y Agustín Gil de Montes (17 Pr. AGA) Patrulla T-6 Matacán, Iberia. + 8.4.1984.

Agachados: Ignacio Quintana (6 Pr. AGA) General del Aire. + 14.1.2008; Manolo Ugarta (8 Pr. AGA) Iberia, Enrique Inclán (17 Pr. AGA) Patrulla T-6 Matacán, Iberia y Víctor Navajo (16 Pr.AGA) Iberia.

En la URSS, no se dieron bien las cosas. Castaño, Ugarte, (ambos erraron en el programa) se situaron en los puestos 11 y 13, siguiéndoles Gómez Carretero en el 14. Por equipos España se situó en 4º lugar.



Colaboraciones

Revista de Aeronáutica y Astronáutica - "Canario" Azaola



Hace 100 años **Reconocimiento**

Madrid 28 julio 1915

Ayer nos hacíamos eco del enorme éxito alcanzado en su prueba ante SM el Rey, por el biplano proyectado por el capitán Eduardo Barrón (R de A y A 7-8/2005). Hoy, el bizarro aviador, tras tomar el té en Palacio, el Monarca, como premio a su labor científica, a su arrojo y a su habilidad como piloto, lo ha condecorado con la Cruz de Carlos III.



Hace 65 años **Homenaje**

Huesca 11 agosto 1950

Con la asistencia de todas las autoridades civiles y militares, en la Escuela de Vuelo Sin Motor de Monflorite ha tenido lugar el homenaje que nuestro Ayuntamiento ha tributado a la misma. El alcalde, tras hacer entrega a su director, comandante Peñafiel, del Escudo de la Ciudad, pronunció elogiosas palabras para un centro cuya fama ha traspasado las fronteras; discurso al que agradecido contestó éste. A continuación el general Lacalle, jefe de la Cuarta Región Aérea, impuso a los profesores Miguel Ara y Luis Vicente Juez (foto) la preciada Medalla Aérea como premio a sus notables récords.



Hace 90 años Odisea

Melilla 8 julio 1925

Cuando la 2ª escuadrilla del Tercer Grupo de este aeródromo, reconocía ayer el frente hasta el zoco de Asela y bombardeaba los adures rebeldes de Beni Buyari, el "Bristol" nº 33 pilotado por el teniente José Alamán, quien llevaba como observador al teniente Antonio Pérez del Camino, fue alcanzado por impactos de fusilería, viéndose obligado a tomar tierra en territorio enemigo, a unos cuatro kilómetros de nuestra posición de Isel. Ante la imposibilidad de elevarse, trataron vanamente de incendiar el aparato, lo que no pudieron hacerlo puesto que carecían de cerillas, dirigiéndose a pie a la citada posición.

Al observar lo ocurrido los capitanes Fernández Mulero y Calderón, quienes volaban el "Bristol" nº 35, aterrizaron cerca del avión abatido, recogiendo a sus compañeros, a quienes hicieron subir a los planos y agarrarse a los montantes. Al tratar de despegar, se rompió una rueda del tren, que les retuvo en tierra; ante tan embarazosa situación, los cuatro aviadores empuñando sus fusiles, se apostaron a su defensa.

Advertidos de lo ocurrido, salieron fuerzas de la harca de Varela que los rescató, incendiaron el avión nº 35 (de imposible reparación). Llevándose el 33 hasta las proximidades del frente, donde reparada la avería despegó.

Hace 75 años Fallecimiento

Madrid 2 julio 1940

Victima de una fulminante enfermedad, ha fallecido el general de Aviación D. Luis Moreno Abella, marqués de Borja. Pionero de la Aviación Militar, fue jefe de Escuadrilla en la guerra del Rif,



siendo uno de los primeros aviadores que obtuvo la Medalla Militar. Ocupando siempre destacados puestos, desempeñó el de Jefe del Estado Mayor del Aire en la pasada Guerra Civil (foto).

Hace 80 años

Accidente con suerte

Tetuán 10 julio 1935

Esta mañana, el comandante José Castro Garnica, jefe de las Fuerzas Aéreas de Marruecos, luego de darle un vuelo en avioneta a su mujer, emprendió otro en solitario. Cuando maniobraba para tomar tierra, hallándose a unos 40 metros, el aparato entró en barrena estrellándose contra el suelo y destrozándose completamente.

Inmediatamente se acudió en auxilio del piloto, sacándosele conmovido de entre el montón de astillas, para trasladarlo a la enfermería del aeródromo, donde tras las primeras curas, los facultativos pudieron comprobar, que la gravedad, afortunadamente, no era tan extrema; tan es así, que ha pasado a su domicilio.



Colaboraciones

Revista de Aeronáutica y Astronáutica - "Canario" Azaola



Hace 90 años Aviación sanitaria

Melilla 30 agosto 1925

El *Telegrama del Rif* en artículo publicado en 1ª plana, hace diversas consideraciones sobre las enormes ventajas que supone la vía aérea para el traslado de heridos.

... En España secundando y ampliando la feliz iniciativa de la Cruz Roja –un timbre más en su historial meritorio– no se pierda momento en dotar a nuestra Sanidad Militar de estos modernos y eficientes medios de evacuación ...El mencionado Cuerpo cuenta con expertos aviadores...y voluntarios, dado su elevado espíritu, no escasearían.

En homenaje póstumo, testimonio de admiración y recuerdo de aquél insigne y formidable cirujano, que la fatalidad se llevó para siempre en plena vida y aptitudes, cuando las que él salvó durante sus servicios en esta campaña sumaban centenares, al primer avión sanitario del Ejército debe denominársele "Pagés".

Nota de El Vigía: El comandante Fidel Pagés Miravé (Huesca 1886) gozaba de un enorme prestigio como cirujano –descubrió la anestesia epidural– cuando en 1923, perdió la vida en accidente de automóvil, en el puerto burgalés de La Brújula.





Colaboran en este número:

"Canario" Azaola
Francisco Andreu
"Torrejón"
Paco Rivas
Carlos Valle
Shery
Jesús Sagastuy
Jean-Luc Claessens

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.

