FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS

FIO DIGEST

MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

Número
161
Octubre 2026

Demostración Octubre 2026

Las malas condiciones meteorológicas no permitieron que el autogiro ELA 07 pudiera participar este mes en la demostración FIO



Una avería en la Dornier 27,poco antes de despegar, impidió que pudiera ser remolcado el velero Swallow






417534
Foto Original © Paco Rivas, 2026
www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion


EC-BSS
SHERY


EC-BSH
SHERY

Noticias FIO

FORMACIÓN “BRAVO”





FORMACIÓN “DELTA”





Noticias FIO

FORMACIÓN “ECO”



Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion



Foto Original © Paco Rivas, 2026

Noticias FIO

FORMACIÓN "ECO"






Foto Original © Paco Rivas, 2026
www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion


SHERY





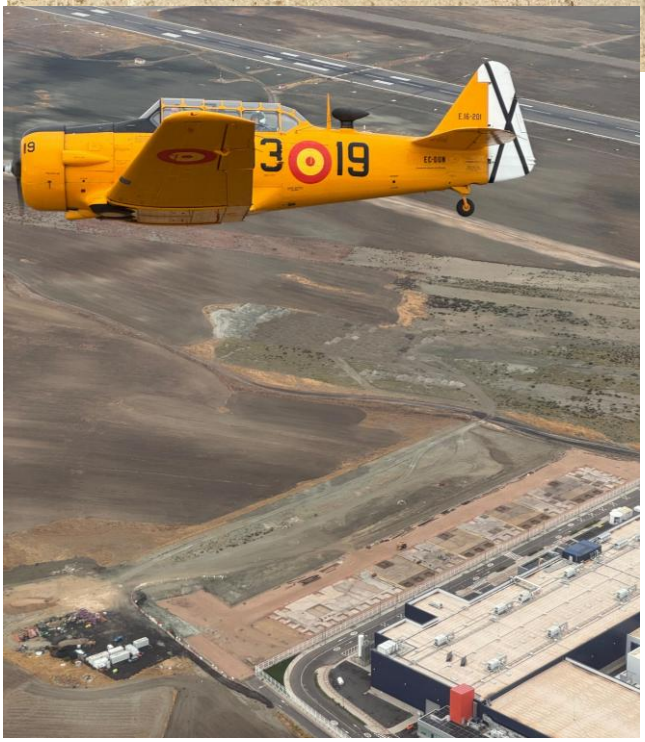
El T-6 DUN participa en Villanubla en la celebración de las 150.000 horas de vuelo de reentrenamiento

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

Noticias FIO

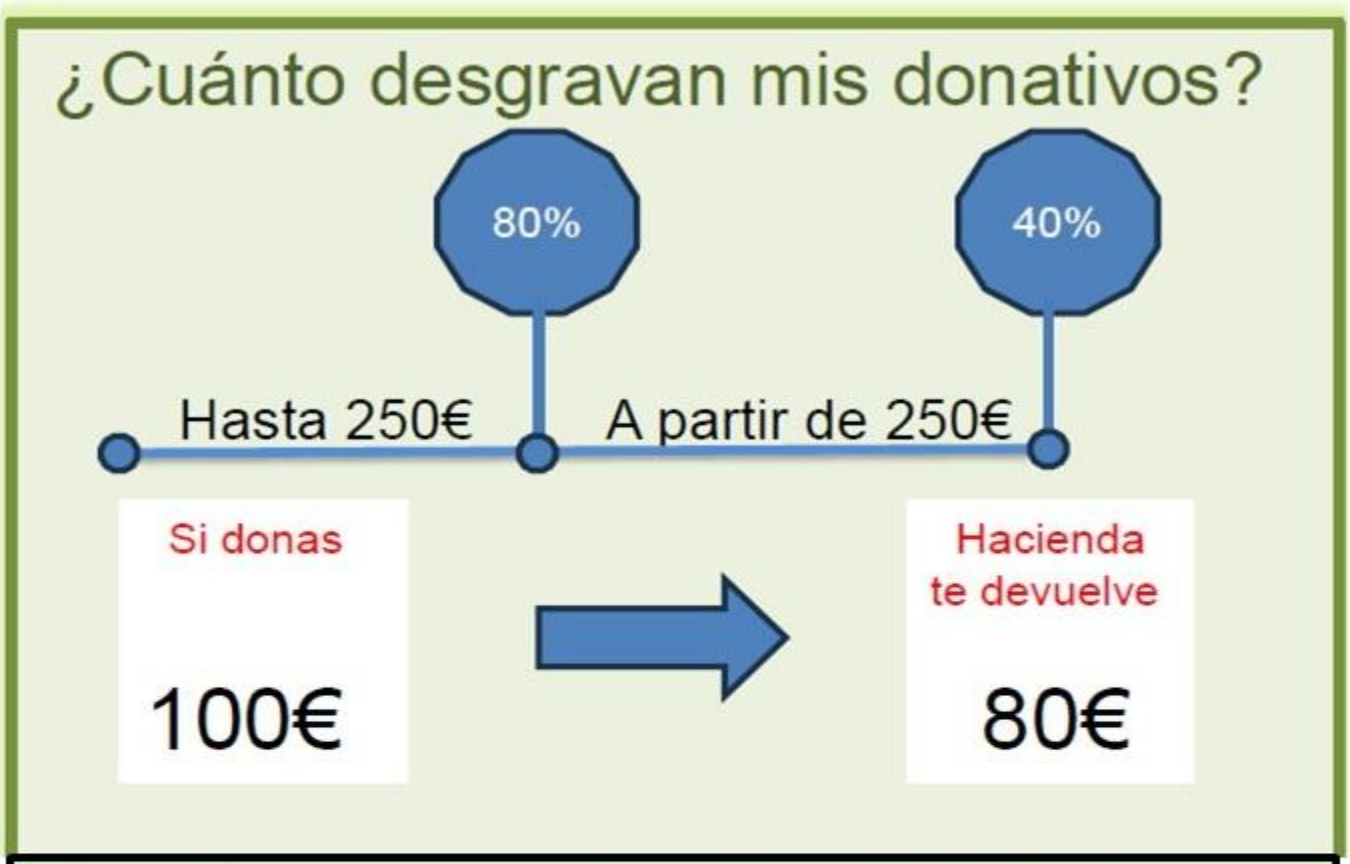


El Largo viaje a Getafe



El T-6 DUN sobrevuela las obras de Museo FIO

Desgravación para 2026



Para las personas físicas, la base sobre la que se puede deducir el **80% de la donación en el IRPF, es de 250€.**

Si se superan los 250€, con la cantidad restante del donativo, habrá un **40% de deducción**.

Si en los dos años anteriores ha donado a la FIO, al menos cantidades por el mismo importe, **la desgravación aumenta al 45%.**

Día a día del C. R. M.

Restauración del T-6 DUM

UMILES®
www.umilesgroup.com





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

Día a día del C. R. M.

Continúa la revisión del DRAGON “RAPIDE”





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

Día a día del C. R. M.





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

Día a día del C. R. M.



FLEET2 y FLEET 10
pronto volarán juntos

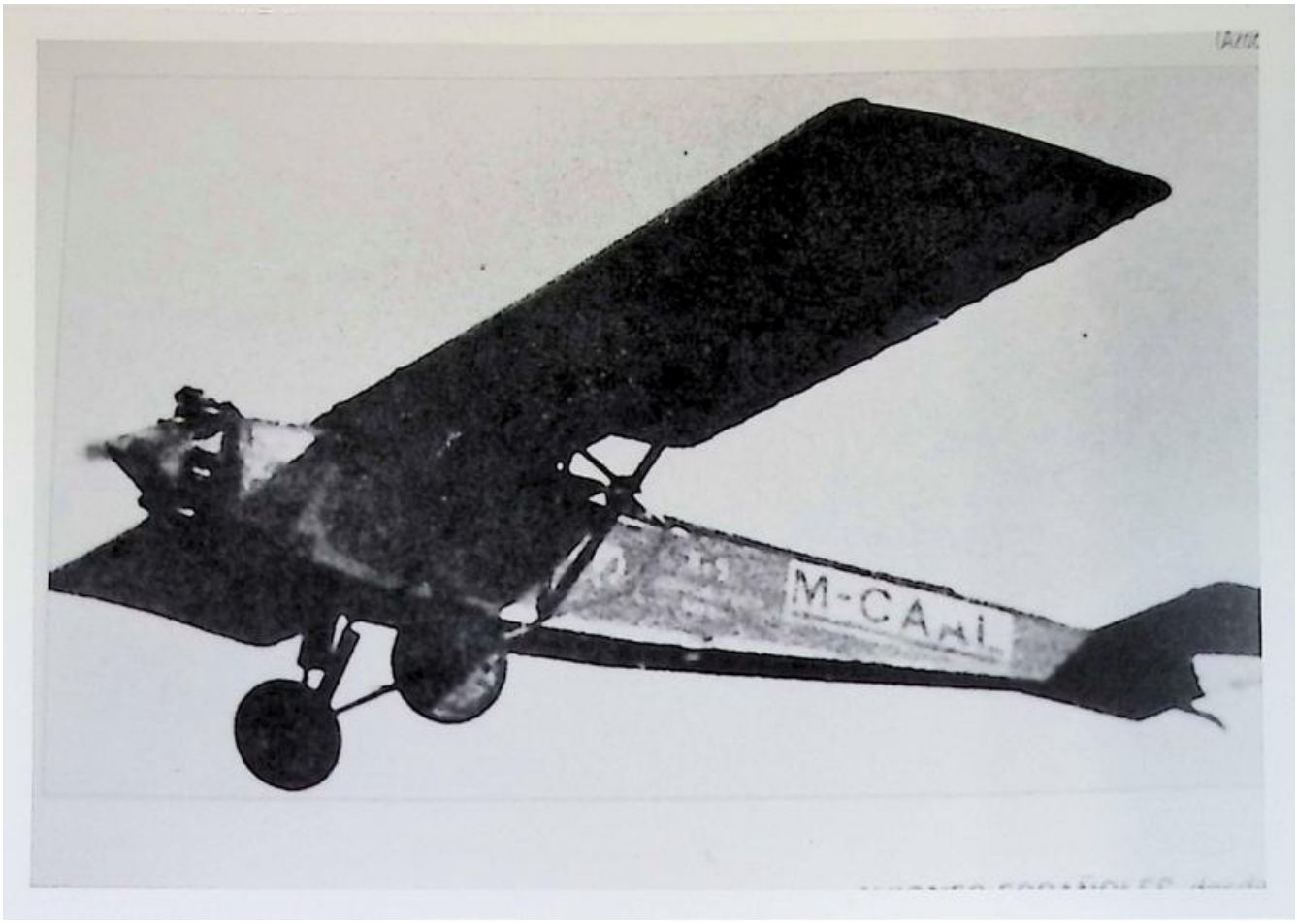


Revisión BÜCKER ERO

Noticias FIO



Archivo fotográfico “Francisco Andreu”

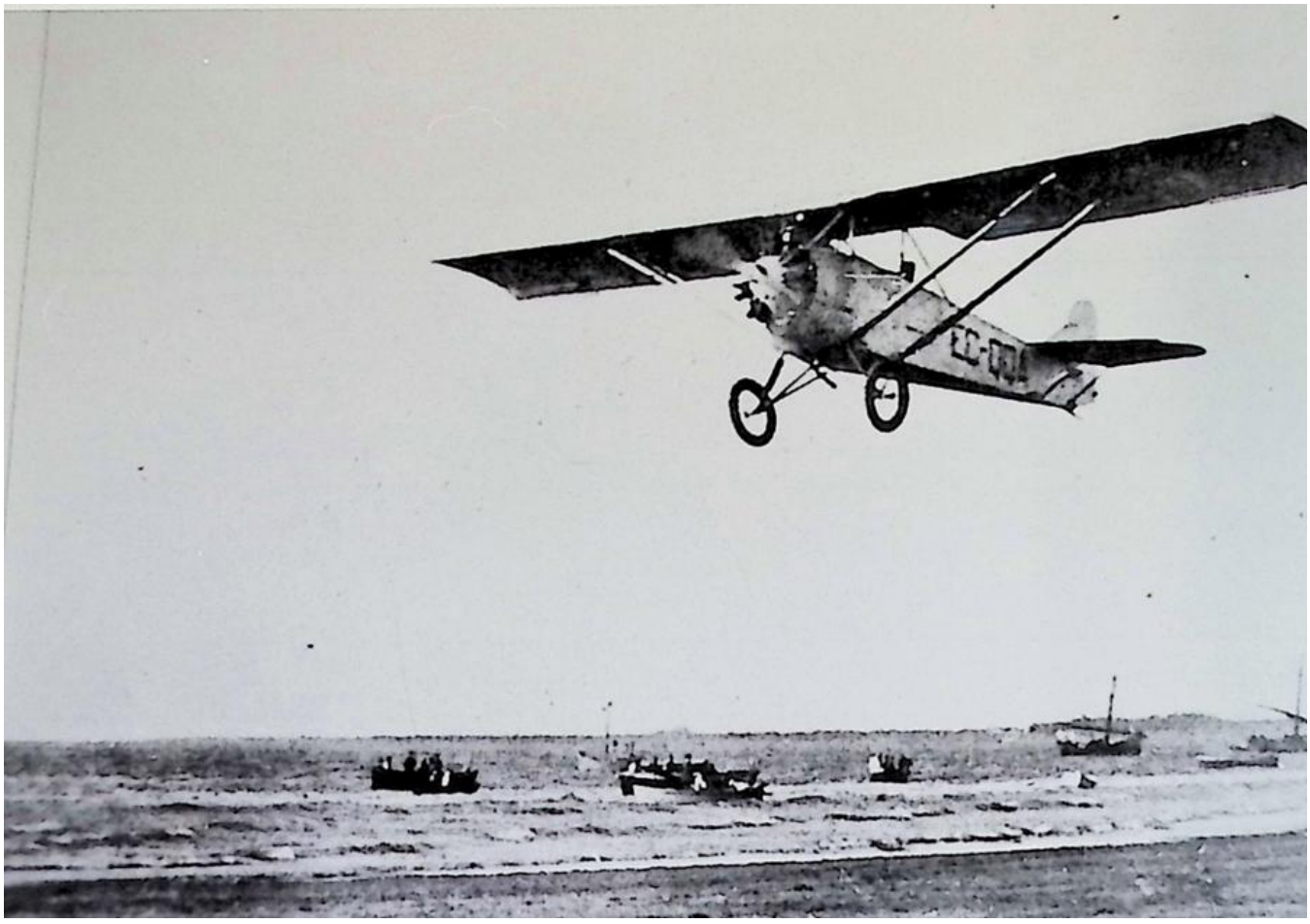


Comentario de Francisco Andreu

ROMEO Ro-5 **M-CAAL** **1929 - 1936**

En septiembre de 1929, con motivo de la Exposición de Barcelona, llega para ser exhibido en la misma, el único Romeo Ro-5 que volará en España. Acabada la Exposición, los señores Canudas y Berangé, adquieren el avión para el “Aeródromo de Canudas que dirige él mismo, matriculándolo como M-CAAL.
Del 9 al 18 de marzo de 1931 los aviadores José María Carreras y … Farré, lo emplean para efectuar el raid Barcelona – Las Palmas y regreso por etapas.
Después de llegada la Republica, cambia su matrícula por EC-AAL y es dedicada a vuelos de turismo y escuela, llegando posiblemente en estado de vuelo en julio de 1936, ya que al menos en 1935, participa en el Festival Aéreo de Sabadell.
Comenzada la guerra no se tienen ya noticias de este avión

Archivo fotográfico “Francisco Andreu”

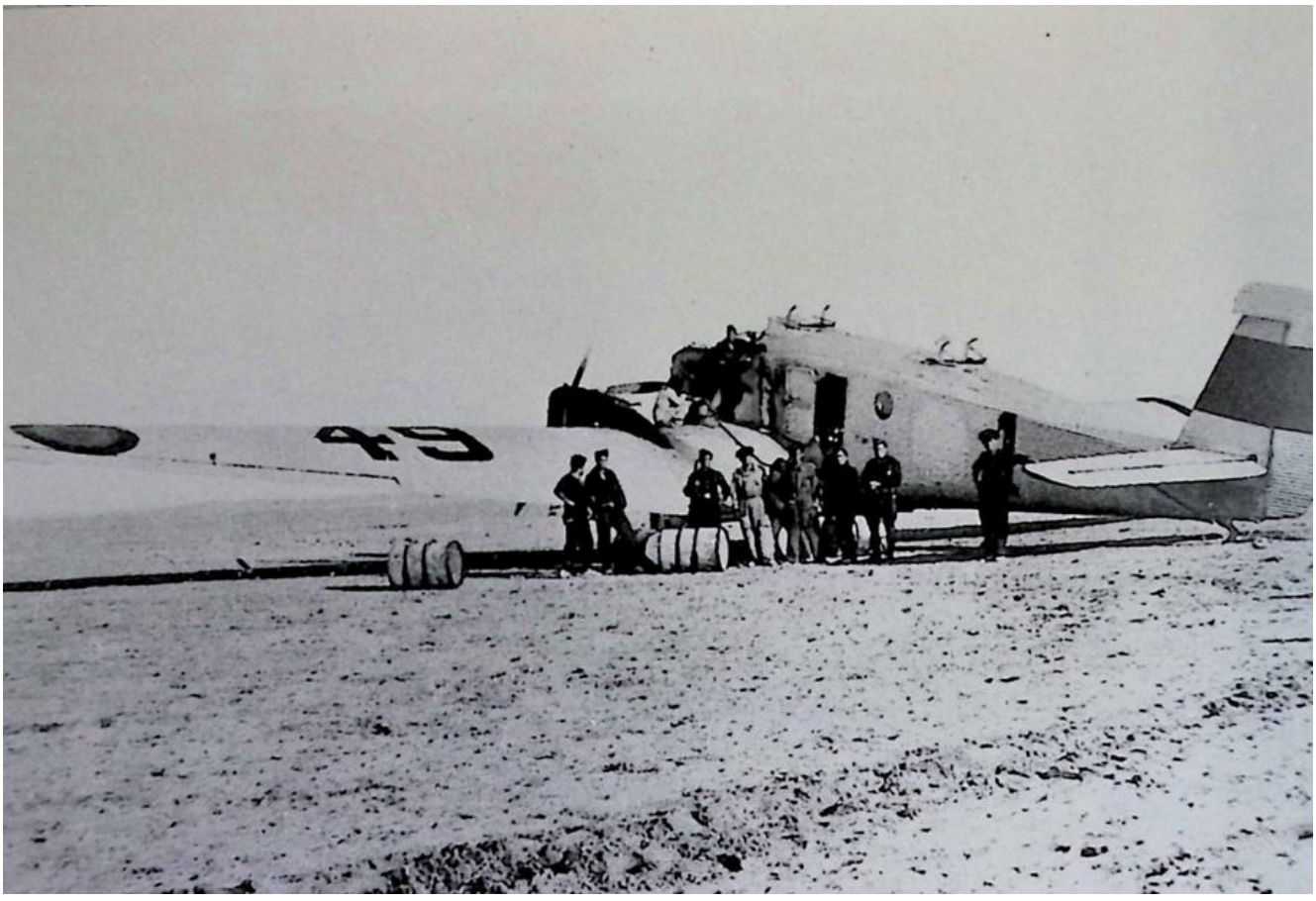


Comentario de Francisco Andreu

FIAT AS-1 **EC-QQA** **1932/1934**

El 24 de marzo de 1930, es matriculado como M-CALA, siendo su propietario D. Joaquín Mauri y al año siguiente la M-CQQA siendo su propietario D. Rodolfo Bay Wright que con los años sería uno de los mas ilustres pilotos que haya tenido la aviación comercial en España. Ambos aviones montaban motor Fiat A-50 de 85 H.P. El seguno avión del que era propietario el Sr. Bay lo vende en Sevilla a D. Berardo Rodríguez Morgado, quien lo empleó en trabajos de propaganda aérea y así, el 18 de abril de 1934, el día en que se celebraba la 1ªcorrida de Feria en la Maestranza sevillana, después de lanzar octavillas sobre el ruedo, Morgado se estrelló contra la azotea del vecino hotel Cristina, siendoeste el fin del piloto y de su ya rematriculada EC-QQA

Archivo fotográfico “Francisco Andreu”



Comentario de Francisco Andreu

JUNKERS K.30 49-1 1934

Este avión producido en Suecia llega Cuatro Vientos el 10 de marzo de 1928. Durante la República, prestó servicios durante la revolución de Asturias, en octubre de 1934, realizó también servicios en el Sahara español. Al llegar la guerra civil efectúa misiones de bombardeo sobre la sierra de Madrid en unión de los Potez 54. Es posible que este avión fuera derribado en Septbre. de 1936 en el frente de Aragón o destruido en tierra durante los bombardeos de la aviación nacional a los aeródromos republicanos en los alrededores de Madrid, ya que pronto se pierde la pista de este avión.

Noticias de aviación histórica

"Torrejón"



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

Noticias de aviación histórica

"Torrejón"



DH80A Puss Moth. Fue construida en marzo de 1930 y vendida en Belgica donde permaneció hasta 1936, que fue comprada en en Suecia. En 1952 perdió su condición de vuelo.
Unos nuevos propietarios, en 2009, comenzaron la restauración y después de unas 8.000 horas de trabajo volvió a volar en 2017, pero en 2025 fue vendida en Nueva Zelanda.
Ahora tiene un nuevo propietario en Australia.



Klemm L25 Ia. En 1929 voló desde Böblingen a Barcelona para participar en la Feria que allí se celebraba. Volvió en vuelo a Böblingen y en 1930 llegó al Reino Unido.
Ahora se ha desmontado para transportarla a Paderborn, en Alemania.

ANTONIO SALMERÓN

SALLY B, LA ÚLTIMA FORTALEZA DE EUROPA

Desde hace más de 50 años en el Reino Unido se encuentra volando el B-17 *Sally B,* la que lleva siendo desde 2010 la última de las Fortalezas Voladoras que se mantienen en vuelo en Europa. Un cuatrimotor de bombardeo que evoca la imagen de miles de jóvenes estadounidenses que cruzaron el océano para luchar y morir en los cielos de Europa contra la amenaza hitleriana. Esta es la historia de un avión histórico que, como muchos otros, ha pospuesto su retirada del cielo hasta el día de hoy, resistiéndose a una jubilación en un silencioso museo gracias a B-17 Preservation Ltd., y a los que la apoyan.



Sally B, un ya icónico participante de los airshows en el Reino Unido.

Foto Antonio Salmerón

IGN, antes de *Sally B*

Este avión en particular es un Boeing B-17G, concretamente un B-17G-105-VE (modelo G, bloque 105, construido por Lockheed-Vega), el cual salió de la factoría de Lockheed-Vega en Burbank a principios del verano de 1945 en lo que fue la última línea de producción de este bombardero. Con número de fábrica 8693 fue aceptado en la USAAF el 19 de junio de 1945 con número 44-85784. Por entonces los B-17 tenían sus días contados, el B-29 era la futura columna vertebral del Mando Aéreo Estratégico de los EE.UU., y muchos

tuvieron dispar suerte en todo tipo de conversiones. El 44-85784 fue pronto redenominado TB-17G para entrenamiento de tripulantes, asignación que mantuvo entre 1946 y 1949, cuando nuevamente recibió otra nomenclatura, EB-17G, uno de los dos únicos aparatos en recibir tal designación como aeronaves para ensayos de investigación en servicio con entidades civiles. Éste en concreto recibió la instalación de una cápsula con un tripulante en la punta del plano o un rastreador de infrarrojos en el morro. Devuelto a la Fuerza Aérea, pasó al retiro en 1954, no transcurriendo mucho tiempo inactivo, pues a finales de ese mismo año entraría a formar parte de la flota del Instituto Geográfico Nacional francés (o *Institut Géographique National*, IGN), una organización gubernamental para cartografía y reconocimiento terrestre del territorio de Francia y ultramar.



El 44-85784 durante su etapa de avión de experimentación en EE.UU., años 50.

El 44-85784 recibió la matrícula francesa F-BGSR, siendo uno de los 14 cuatrimotores B-17 que operó IGN entre los años 50 y 70, desempeñando tareas de cartografía, experimentación de equipos de navegación o de vuelos de reconocimiento y vigilancia con equipos infrarrojos. Dado que muchos de estos aparatos fueron retirados a lo largo de los años 70, coleccionistas y museos se lanzaron a su adquisición y junto al futuro *Sally B*, otros aviones han sobrevivido hasta nuestros días, pero solo el protagonista de este artículo vuela todavía.

“Ciudadano” británico

Tras la baja de la flota de B-17 de IGN, el 44-85784 y el 44-83735 fueron adquiridos por Euroworld Ltd., empresa especializada en realizar vuelos ferry y adquisición para compra-venta de aviones clásicos, formada por Don Bullock y Ted White. El 44-83735 fue donado al Imperial War Museum (IWM) de Duxford, donde se reconvirtio a B-17G militar, como *Mary Alice*, un bombardero del 401er Grupo de Bombardeo (aunque cambió de identidad en 2012, aún puede contemplarse en el Hangar Americano de Duxford).

Colaboraciones SALLY B

ANTONIO SALMERÓN

El 44-85784 en cambió comenzó una historia que dura hasta nuestros días. Llegó a Biggin Hill en marzo de 1975 donde recibió los colores del 457º Escuadrón de Bombardeo del Ala de Bombardeo 749 por parte de un grupo de voluntarios y el nose art que le ha acompañado hasta el presente, una Pin-Up desnuda recostada con el nombre de *Sally B*, en honor a la amiga y socia de Ted White, Elly Sallingboe, antigua azafata de origen danés que había obtenido su licencia de piloto privado junto a Ted y trabajaba con él en Euroworld. La idea original era volar la aeronave en exhibiciones durante un año y después venderlo, pero algo creció en el interior de Ted y Elly, el interés de aprovechar la coyuntura y mantener un cuatrimotor histórico en vuelo en el Reino Unido. El avión se trasladó al aeródromo de Duxford, lugar donde ha permanecido todo este tiempo y abandonó su matriculación de Euroworld, N17TE, recibiendo la británica G-BEDF en agosto de 1976. La empresa no fue fácil, los costes de mantenimiento de un cuatrimotor histórico son cuantiosos. Como recuerda Elly, estaba dispuesta a todo por mantener "su" Boeing en el país, empezando a vender camisetas y a recabar dinero de donde fuese para ayudar a Ted a mantener el avión, convirtiéndose en la cabeza visible de la futura asociación que se crearía para mantener el aparato. Fue en 1979 cuando se creó B-17 Limited con objetivo del mantenimiento y operación de *Sally B* a través de distintas vías, incluyendo la figura equivalente a los socios protectores de la FIO. Su mantenimiento se convirtió en un homenaje a todos aquellos aviadores norteamericanos que habían dado su vida en la 2ª Guerra Mundial volando desde bases británicas, un homenaje que no tardó en recibir apoyos.



Sally B con colores del 457º Grupo de Bombardeo en el aeropuerto de Bournemouth, 1980. Foto de Ronald Searle.

Colaboraciones SALLY B

ANTONIO SALMERÓN

En 1981 fue alquilado para el rodaje de escenas aéreas en la serie *We´ll Meet Again*, que relataba amistades entre los aviadores norteamericanos de la 8ª Fuerza Aérea y las mujeres británicas de los alrededores. Fue en esta serie donde *Sally B* recibió sus "armas", réplicas de fibra de vidrio de las torretas defensivas, la identidad temporal de *Ginger Rogers* y una inyección de dinero. Estas torretas le dieron un aspecto más cercano al de los bombarderos de la 8ª Fuerza Aérea y a bajo coste, pues aunque sin duda a sus propietarios les gustaría, el coste de la búsqueda, adquisición e instalación de piezas originales y permisos necesarios excede lo permisible por B-17 Ltd.

A imagen y semejanza de los espectáculos aéreos en EE.UU., Ted impulsó la exhibición aérea de aviones de combate históricos, creando el *Great Warbirds Air Display* en West Malling, en Kent, sin embargo, el 22 de junio de 1982 sobrevino la tragedia para la asociación. Participando en el Rally Aéreo de Malta, el T-6D Harvard III de Ted White, matriculado G-ELLY en honor a su buena amiga, se estrelló a la vuelta en Rabat, pereciendo junto a su amigo Mark Campbell. Elly, consternada por la pérdida de su amigo, tomó el testigo como la mejor manera de honrar su memoria, se hizo cargo de la asociación B-17 Ltd. que pasó a denominarse B-17 Preservation Ltd. y del *Great Warbirds Air Display*, que se celebró anualmente hasta que los costes fueron insostenibles, siendo el último *airshow* en 1992. Tras esta pérdida, el bombardero adquirió otra de sus señas identificativas, el carenado del motor interior de babor recibió un característico patrón de damero negro y amarillo, como el que llevaba el T-6 G-ELLY de Ted y junto a esto, poco después, un adhesivo de un osito Teddy en el plexiglás del morro, representando así su mantenimiento en vuelo un homenaje tanto a los pilotos de los EE.UU, como a su propietario, Ted White.



Sally B en una exhibición aérea en Rotterdam en 1985, portando colores del 447º Grupo de Bombardeo

Colaboraciones

SALLY B

ANTONIO SALMERÓN



En 1989 *Sally B* fue una de las estrellas de la película *Memphis Belle*, producida por David Puttnam y Catherine Wyler, sobrina del famoso cineasta Willi Wyler, quien había filmado una película documental durante la 2ª Guerra Mundial con el mismo título. Esta producción dirigida por Michael Caton Jones ficciona para el cine la última misión del B-17 *Memphis Belle*, el primer Flying Fortress en completar el cupo de 25 misiones y volver a casa (antes que él, otros dos aviones habían conseguido completar el número de misiones, aunque permanecieron combatiendo, con nuevas tripulaciones). Dicho largometraje fue bastante ambicioso para la época, con un despliegue aéreo espectacular, cinco B-17 en estado de vuelo, de los ocho que existían en el momento, participaron en el rodaje, además de unos pocos P-51 Mustang y Buchones. Durante su filmación, *Sally B* se ganó sus nuevos colores compartiendo protagonismo con otro de los cuatrimotores a la hora de encarnar al famoso bombardero del título de la película.

Fue el *Memphis Belle* (DF-A) en escenas pirotécnicas, donde el bombardero recibía fuego enemigo y en la escena final del aterrizaje. Como todos los aviones, fue modificado para asemejarse a los B-17F de 1943, siendo retirada de forma temporal su torreta de barbeta. Junto al *Memphis Belle*, también recibió colores y marcas itinerantes de los aviones *Baby Ruth* (DF-U), *Mi Zita* (DF-B), *Ge Whiz* (DF-M) y naturalmente *Sally B*. Esto es debido a que, de los presentes, fue el bombardero con mayor disponibilidad durante la filmación, en buena parte gracias a Peter Brown, ingeniero jefe de B-17 Preservation Ltd., hasta su fallecimiento en 1921 y su equipo de mecánicos, que además se encargaron del mantenimiento del resto de cuatrimotores, acumulando en total 40 horas de vuelo durante el rodaje y numerosas escenas de arranque de motores. De su paso por esta experiencia quedaron la pin up del *Memphis Belle* en el lado opuesto a *Sally B* y los colores de unidad y numerales del famoso bombardero del 91º Grupo de Bombardeo que han permanecido hasta el día de hoy. Durante el rodaje de la película hay que mencionar que se perdió uno de los B-17 al tener un accidente durante el despegue, saliendo de pista y golpeando unos árboles. Aunque no hubo pérdidas humanas, el consiguiente fuego acabó destruyendo el aparato.

Colaboraciones SALLY B

ANTONIO SALMERÓN



Colores en el lado derecho de Sally B, en recuerdo de su participación en la película.

Foto Antonio Salmerón

Un superviviente

Desde hace años *Sally B* se ha consolidado como un habitual del circuito de exhibiciones en el Reino Unido, con participaciones esporádicas también fuera de la isla en países como Holanda, Francia o Italia. Pero B-17 Preservation Ltd., no recibe ayudas del gobierno, sosteniéndose mediante donaciones, patrocinadores, espectáculos aéreos y miembros del club de partidarios de *Sally B* (figura equivalente a los socios-protectores de la FIO) y su operatividad en las últimas décadas ha estado pendiendo de un hilo en más de una ocasión (algo que me resulta familiar). En septiembre de 1998 quedó varado en la isla de Guernsey por problemas en un motor, quedando en tierra durante 9 meses hasta que se le pudo instalar uno nuevo, quedándose sin volar a lo largo de 1999 por más problemas relacionados con los motores, lo cual obligó a la adquisición de otro por 35.000 $. A esto se sumaron problemas de salud de Elly Salingboe que afortunadamente superó para seguir capitaneando un proyecto que se quedaba sin dinero a ojos vista por el costoso mantenimiento y operación de un avión de este tipo, pese al esfuerzo de B-17 Preservation y los miembros de su club de apoyo. Para mantenerlo Elly creó B-17 Charitable Trust para recabar donaciones, consiguiendo asegurar su operatividad a inicios del nuevo milenio, con aportaciones de todo tipo entre las que se pueden destacar las 20.000 £ aportadas por el IWM.

Colaboraciones SALLY B

ANTONIO SALMERÓN

En 2005 los cambios de la legislación obligaron a cambiar los seguros pertinentes, elevando los costes anuales, no obstante, al final se consiguió una solución intermedia tras la propuesta de la aseguradora Lloyd´s. En 2008 sobrevino un nuevo bache económico, cuando cuatro fallos de motor dejaron en tierra el aparato, situación solventada gracias a la aportación privada del empresario Bertie Ahsby de 360.000 £.



Sally B, Duxford 2012

Foto Antonio Salmerón.

Mientras, en Francia, *Pink Lady*, el B-17G 44-8846, F-AZDX, se quedaba en tierra en 2010 a la espera de tiempos mejores en los que afrontar una restauración a gran escala que le permita operar con seguridad. *Forterese Tojour Volante* sigue recabando fondos para tal empresa, mientras que *Pink Lady* descansa en un hangar en el aeródromo de Cerny en La Ferté-Alais, cerca de París. Desde entonces, *Sally B* se ha convertido en el único Boeing B-17 en estado de vuelo en toda Europa. El último susto tuvo lugar en 2024, cuando una serie de instrucciones de la Administración Federal de Aviación estadounidense relativa a la integridad estructural del encastre alar de los B-17 obligó a dejarlos en tierra, incluyendo a *Sally B*, que pese a no estar sujeto a la entidad norteamericana, se decidió por precaución suspender los vuelos, mas afortunadamente las inspecciones no revelaron ningún problema y retomó su actividad poco después. Encontrar daños o fisuras hubiese significado unos trabajos de reconstrucción y reparación exorbitados y difícilmente asumibles. Aun contra viento y marea, Elly Sallingboe ha mantenido la aeronave en vuelo año tras año. Un avión que mantiene viva la memoria de los que los volaron durante la 2ª Guerra Mundial y de su gran amigo Ted White.

Colaboraciones SALLY B

ANTONIO SALMERÓN



En 2008 Elly Sallingboe recibió un reconocimiento por sus 30 años de esfuerzo continuado en el mantenimiento de Sally B de la mano del príncipe Michael de Kent, miembro de la realeza británica. Foto Neil Marshall, Transport Trust

Web oficial de B-17 Preservation Ltd.
https://www.sallyb.org.uk/

Fuentes
"Sally B, a very special lady", editado por Ken Ellis. Con artículos de Elly Sallingboe, Peter Brown, Ken Ellis, Colin Dodds, Alan Walker, Keith Sissons, Roger A. Freeman y Alan F. Crouchman
https://www.sallyb.org.uk/
Key Aero: Mantener en el aire el último B-17 en condiciones de vuelo, por Chris Gilson
https://www.key.aero/es/article/mantener-en-el-aire-el-ultimo-b-17-sally-b-en-condiciones-de-volar-en-europa
Key Aero: B-17G Sally B, 50 years of airshow flying, po Ben Dunnell
https://www.key.aero/article/b-17g-sally-bs-50-years-airshow-flying
https://vintageaviationnews.com/warbirds-news/b-17g-pink-lady-update.html



el vigía

Cronología de la Aviación Militar Española

“CANARIO” AZAOLA
Miembro del IHCA



Hace 60 años

Modernizándose

Furstenfeldbruck 21 octubre 1955

En esta base alemana, comúnmente conocida por los no germanos como Fursty, en la 7330th Flying Training Wind, ha dado comienzo el curso, que a lo largo de ocho meses con la supervisión de la USAF e instructores españoles, se formarán en el vuelo en reactor (T-33) una decena de compatriotas. A los primeros vemos en la fotografía:

Sentados, de izda. a dcha.,los capitanes Benjamín Sepúlveda, Samuel Wareham (USAF) y Anselmo Martínez Pesquera. De pie: teniente Vicente Roa, capitanes José Parés de la Rosa, Joaquín Pérez de Guzmán, Mark Welsh (USAF) y José Santos Peralba. Falta el capitán Eduardo Álvarez Valera.

Momentos para recordar

Quienes tuvimos la suerte de conocer a Luis Serrano de Pablo Jiménez y saber de sus andanzas, podemos dar fe que su gran caballerosidad y simpatía, era pareja con un profundo espíritu deportivo. En el aspecto profesional, a pesar de los pesares –pasó toda la guerra encarcelado en Madrid– llegó a la cúpula del Ejército del Aire, desempeñando el mando de la 2ª Región Aérea. Pero volvamos atrás; el teniente Serrano de Pablo fue uno de los ocho "insensatos" pioneros, que sin entrenamiento previo (iban para pilotos), saltó en paracaídas desde un Fokker de LAPE ante los 30.000 espectadores que asistieron a la formidable Fiesta de Barajas en junio de 1935. Oficial de Artillería practicó el hípico y el polo, y luego, en Aviación, obtuvo la estrella de Observador de Aeroplano. En la postguerra, se hizo piloto militar y amén de otros cursos profesionales, en el aspecto deportivo, realizó el de vuelo a vela y remolcador en Alemania.

Apasionado ciclista, recorrió muchísimos kilómetros en bicicleta; en ocasiones, acompañado de su mujer, la encantadora y guapísima Matilde Diez de León, quien en los años 30 había practicado con éxito el hockey sobre hierba en el Atlético Aviación –luego Atlético Madrid– y en la Selección Nacional.

Destinado en la jefatura del Servicio de Transmisiones, con ocasión de asistir en Ginebra a una Conferencia Internacional, descubrió la Vespa, y viendo su utilidad, no dudó en adquirirla. ¡Lastima! que su proyectado viaje en ella a Madrid, fue interrumpido en la frontera de Por Bou, por problemas aduaneros. Luis, entusiasmado con su "scooter", fue nombrado presidente del Vespa Club de España, y la primera que se fabricó en nuestro país, la compró para Matilde. Pronto y de manera impresionante, se popularizó, y a ello se refiere nuestro protagonista en sus memorias:

El fenómeno sociológico de la Vespa consistió en dar acceso a una gran masa de la clase media y profesionales a la motorización utilitaria y económica. En Vespa se iba con sombrero y abrigo corriente de vestir. No manchaba, gastaba poco y si llevaba parabrisas, era tan confortable como un coche que tuviera la virtud de aparcar en cualquier sitio.

Las numerosas concentraciones y ráids vespistas, tuvieron su colofón en Roma, a donde acudieron 97 encabezados por Luis y Matilde; quienes, a su vez, llevaban a sus hijas "Mati" e Isabel. Recibidos por el Papa Pío XII, en nombre de todos le hicieron entrega de un cáliz de oro.

Fue por aquellos primeros años 50 cuando, conociendo su valía, el teniente coronel Serrano de Pablo fue nombrado Secretario General y Técnico del Real Aero Club de España; y él, metido de lleno, organizó el Campeonato del Mundo de Vuelo a Vela en Madrid, y los festivales aéreos, que desde los días de la República habían desaparecido. En uno de ellos (Cuatro Vientos 1954), en el curso de su exhibición acrobática, se estrelló ante el público el capitán Vicente Aldecoa. Aunque la megafonía, para "suavizar" la tragedia, se refirió a un gravísimo accidente, los 200.000 espectadores, con "el alma en los pies", presagiaron lo peor. Fueron momentos de angustia, para la organización, que hubo de tomar la delicada determinación de suspender o continuar el festival; y esto se hizo en homenaje al bravo aviador. Primero el príncipe Cantacuzeno –amigo de la víctima– quien con sus arriesgadas acrobacias puso a todos el corazón en un puño, luego las patrullas de reactores... actitud que el público unánimemente agradeció.

Otros festivales, como los de Barcelona o Sevilla, modelos de organización, tuvieron también un gran éxito.

Ya coronel, aún tomó parte en la dirección del exitoso Campeonato del Mundo de Vuelo Acrobático (Bilbao 1964); por entonces –limitaciones de la edad– su deporte era el golf.



En la foto, junto a Matilde, su mujer, marchando en Vespa" a una boda.

Hace 90 años

Visita regia

Logroño 14 octubre 1925

La Aviación, como no podía ser menos, con cuatro aeroplanos llegados de León y Burgos, se ha sumado al entusiasta recibimiento que los logroñeses han tributado a S.M. el Rey Alfonso XIII, de visita a La Rioja. Tomando como centro la Puerta del Camino y aportando vistosidad y hasta emoción, han sobrevolado la ciudad

Hace 60 años

Ejercicios

Zaragoza 22 octubre 1955

Con un supuesto táctico, que ha tenido lugar en el campo de San Gregorio, hoy ha finalizado la operación Gállego, en la que junto a los cadetes de la Academia General Militar, han participado 5.000 hombres de las distintas Armas y Cuerpos.

Desde 12 "Junkers" se han lanzado 300 paracaidistas de la 1ª Bandera, encabezados por el comandante Pallás y el teniente Ibarra, quienes probaban con éxito un nuevo paracaídas triangular. Al sobrevolar los trimotores la capital, han arrojado flores sobre la basílica, en homenaje a la Virgen del Pilar.



Hace 90 años

Esforzados hidros

1 octubre 1925

El Parte del teniente coronel Kindelán, ensalza la inteligente e intensa actuación de los Dornier Wal y Savoia 16, muy en especial durante la operación de desembarco y avance a Morro Nuevo prestando un eficaz servicio a las tropas de tierra

Prueba de ello, son los resúmenes de actuación, el haber despegado y amerizado diariamente de alta mar, cargados de bombas y esencia a pesar del fuerte oleaje, llegando algunos días a realizar seis bombardeos por aparato con un número de horas en el aire superior a diez; así y todo, solo ha habido que lamentar la pérdida de uno de los nueve hidroaviones que componían el Grupo, al ser remolcado hacia Melilla, y algunas averías prontamente reparadas, producidas por golpe de mar o impactos enemigos, de los que algún aparato recibió más de veinte en un solo vuelo. Fueron derribados tres hidros por el fuego enemigo; halló gloriosa muerte el capitán Orduna y fueron heridos leves cuatro oficiales.

En el periodo mayo-octubre, totalizaron 981 horas de vuelo, arrojaron 9.891 bombas, disparando sus ametralladoras 8.510 cartuchos Darne y 2.300, Mauser.



Hace 50 años

Un hito

Tablada 6 octubre 1965

Partiendo de esta base, el "Buchón" C.4K-134 pilotado por el teniente José Antonio García Pérez, en el curso de un vuelo de una hora de duración, ha llevado a cabo la localización de objetivos en colaboración con la defensa antiaérea de Jerez.

Nota de El Vigía: "Otelo", como popularmente se conoce al citado piloto, en su interesantísimo trabajo (Aeroplano nº 15) afirma que, tras la toma de tierra, el brigada mecánico le enseñó el oficio en el que ¡con fecha del día anterior!, se daban de baja en el Ejército del Aire los aviones C.4K; había sido pues, el último vuelo.

Para recordar a aquel tan clásico "caza", que los jóvenes pilotos, especialmente se pirraban por volarlo, hemos elegido esta foto, en la que se aprecia su potente Rolls Royce de 1.650 hp, su inscripción "Paqui" y el cabo 1º piloto (1ª Promoción de Granada 1956) Rafael Perza Alba, quien tras el curso de reactores, destinado a los "Sabres" del Ala de Caza nº 1, llegó a formar parte de la Patrulla "Ascua". Terminado su contrato militar, su afición al vuelo la volcó en la aviación agrícola, como piloto y empresario.



Colaboran en este número:
“Canario” Azaola
Francisco Andreu
“Torrejón”
Paco Rivas
Carlos López
Shery
Diego García

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.