



Demostración de Junio de 2026

ELA Aviación ELA-07 R-115



Autogiro EC-GP2

Con buen tiempo, aunque algo caluroso y con buena afluencia de público, pudimos disfrutar de una excelente demostración.

Dornier 27 y velero Swallow





Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviation



Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviation



Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviation



Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviation



Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviation



Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviation



Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviation





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



www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion



Noticias FIO

FORMACIÓN "ECO"



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



Noticias FIO **CÁSTOR FANTOBA**



www.flickr.com/photos/PacoRivas... Aviaci



Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRiv



Foto Original © Paco Rivas, 2026



Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/f

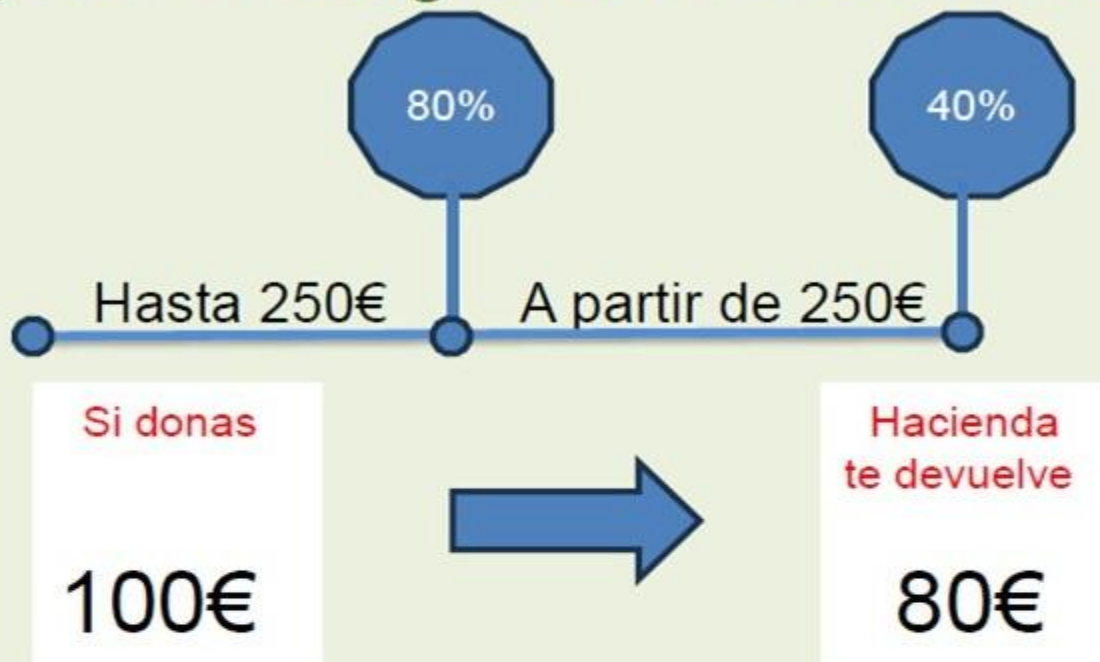


El Largo viaje a Getafe



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 DRAGON "RAPIDE"



Día a día del C. R. M.

Revisión anual Po2



Revisión Comper Swift



Día a día del C. R. M.

Fleet 10 a la espera del motor



La restauración de la BBS próxima a finalizar



Día a día del C. R. M.

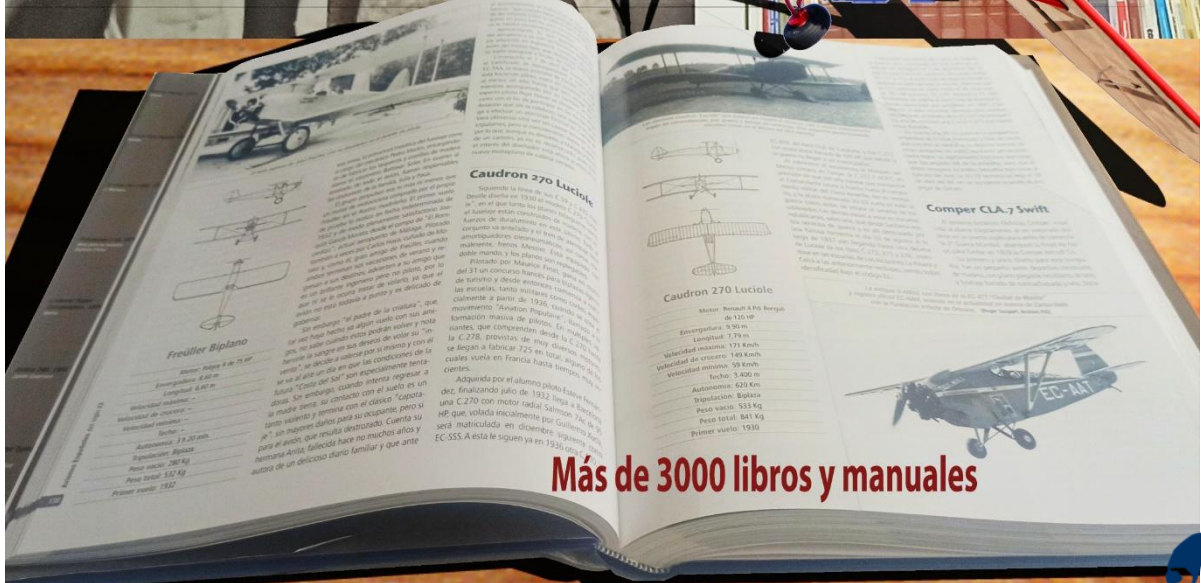


AISA BMT ya está “en vuelo”



Biblioteca

FIO

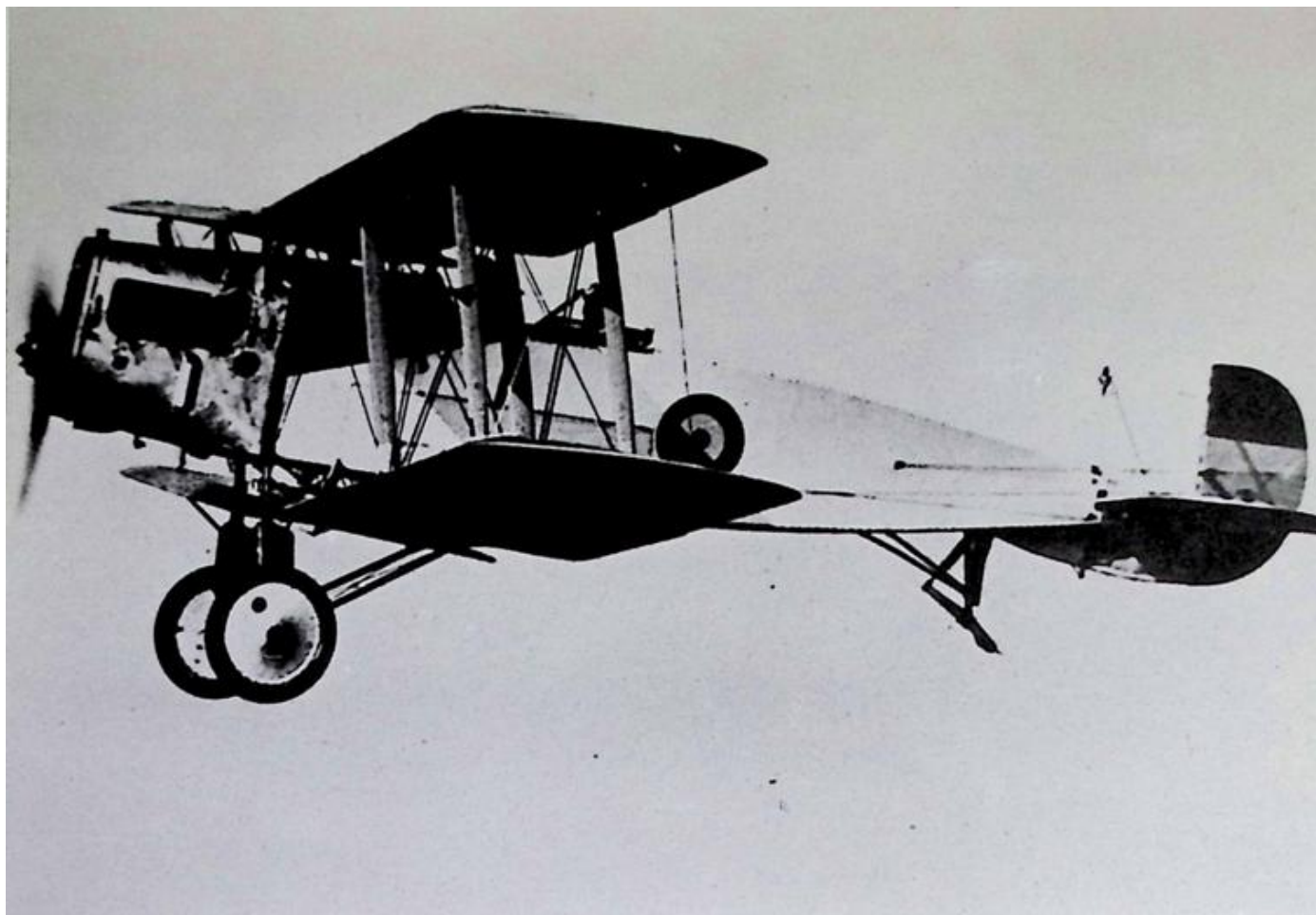


Más de 3000 libros y manuales

NUEVO HORARIO

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





Comentario de Francisco Andreu

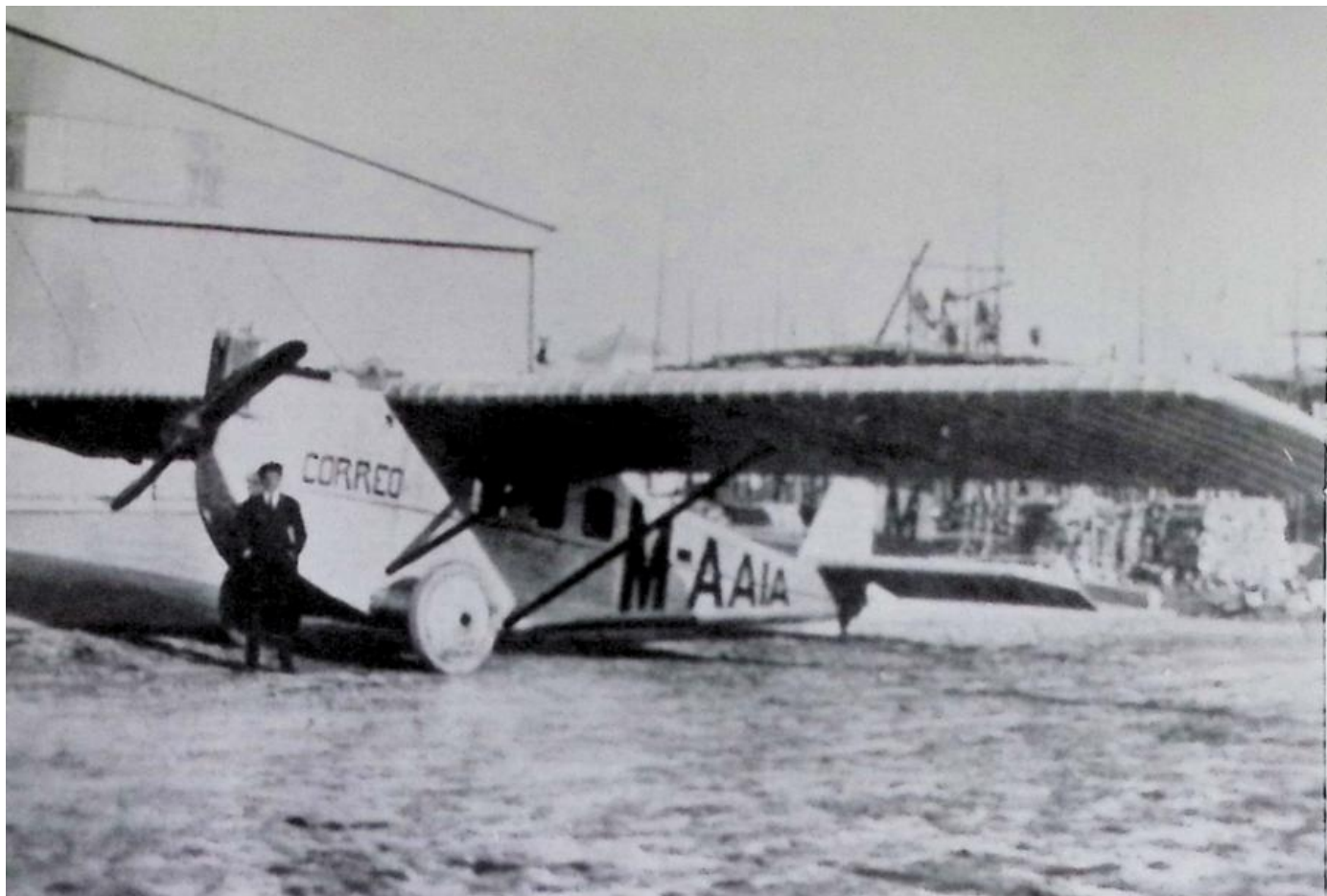
BRISTOL F2 B “FIGHTER

1921

Este magnífico avión de combate llega España en el verano de 1921, un total de 64 aviones llegaron a prestar servicio. Prestan servicios en Marruecos hasta el año 1927, en que regresan a la Península. En Enero de 1922 el teniente Moranés, bate el “record” español de altitud al alcanzar los 6.716 metros.

Seis aviones de este modelo volaron hasta el año 1932 como aviones de transformación en la CEA de Albacete luciendo matrícula civil





Comentario de Francisco Andreu

DORNIER C. III. “Komet I”

1922

Adquirido por CETA, llega a España el “Komet I”, matriculado M-AAIA. CETA mantiene este avión en servicio por espacio de 2 ó 3 años en la línea entre Sevilla y Larache (Marruecos español)





Comentario de Francisco Andreu

SAVOIA S.62 CLASSA; LAPE; M-CAMM; EC-MMA 1930

Este avión adquirido por CLASSA para servir de apoyo o de socorro de los trimotores FORD en la línea de Canarias, para el salto sobre el mar entre Cabo-Juby y Las Palmas.

Más tarde perteneció a LAPE y con destino en Barcelona hacía la misma función que en Canarias para cubrir cualquier eventualidad de los Dornier WAL de la línea Barcelona-Palma.

Este avión al pasar a LAPE fue con la matrícula EC-MMA, siendo desguazado en Barcelona en el año 1933



Noticias de aviación histórica

“Torrejón”



(Photos
© Stefan
Schmoll
pour LEB

Para responder a quienes se interesaron por detalles del BFW M.35 que ha sido puesto en vuelo recientemente, añado un par de fotos y los detalles que se facilitaron. Ésta reproducción al parecer llevaba un montón de años comenzada, allá por 1989, y ha precisado de 10.000 horas de trabajo.. Se construyeron las alas nuevas y se utilizó, modificándolo, el fuselaje de un Zlin 226, pero hace 18 años Hans Jürgen cogió "el toro por los cuernos" y rediseñó el fuselaje por completo, montándole un Siemens Halske de 160 HP pues en el primer proyecto la idea era de colocarle un Lyco O-360 de cuatro cilindros "plano". Un trabajo largo en el tiempo pero que parece haber quedado muy bien. A ver qué tal vuela...



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 redenido como 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 reconvirtió 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). El 44-85784 en cambio 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 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.



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



Memphis Belle

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 barbata. 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 2021 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.





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. 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 £.





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 encastramiento 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.





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 90 años Confraternización

Melilla 17
septiembre 1925

En la base de hidros de Mar Chica se ha celebrado un banquete en honor del cónsul general de Francia M de Witasse y de los aviadores de su país, que tan meriti-

simos servicios han prestado, contribuyendo al éxito de las operaciones desarrolladas en la costa de Alhucemas.

Al acto, en el cual reinó el más cordial sentimiento de fraternidad, asistieron además de los homenajeados Su Alteza el Infante D. Alfonso de Orleans, el Comandante General interino García Aldave, generales Soriano y Gómez Morato, tenientes

coroneles Kindelán y Bayo y todos los jefes y oficiales de las escuadrillas terrestres y marítimas francos de servicio.

Al descorcharse el champaña, el general García Aldave, en elocuentes y expresivos términos, ofreció el agasajo a los representantes de la nación hermana poniendo de relieve los lazos de sincero afecto que unen a uno y otro país. A continuación,

tuvo frases de elogio para la valiosa actuación de los aviadores franceses y españoles, y terminó su discurso, haciendo votos por el triunfo definitivo de España y Francia en Marruecos. Respondió el cónsul para agradecer la delicada atención que se les dispensaba, así como los entusiastas elogios a sus compatriotas, los aviadores; dedicando también frases de ferviente elogio para los nuestros, deseando que una era de victorias pregone el triunfo de las dos naciones hermanas, en la obra de civilización que en África realizan.

Entre el general Soriano, y el jefe de la escuadrilla de hidroaviones franceses, también se cruzaron frases cordiales y afectuosas.

Mañana partirán para Orán, a fin de proceder a la reparación de las averías sufridas en algunos de sus aparatos.

(En la foto el teniente coronel Kindelán con los aviadores franceses y españoles que participaron en las operaciones de desembarco de Alhucemas).



Colaboraciones

Revista de Aeronáutica y Astronáutica - "Canario" Azaola



Hace 50 años **Abandono**

Cuatro Vientos Madrid 2 junio 1965

Si para la mayoría de los pilotos, jueces, cronometradores y periodistas que hemos iniciado la Vuelta Aérea, *Ruta Jacobea*, los restos de aviones, apostados junto a un barracón en la zona del RACE, han pasado desapercibidos; este cronista, ha constatado que se trata de uno de los tres triplazas de madera Klemm KL-32, que aportó la Legión Cóndor para enlace y un Spartan 7W "Executive" metálico de cinco plazas y 335 Km /h que en igual número, sirvió con las Fuerzas Aéreas de la República, excepto uno, que se pasó a Zona Nacional.



Hace 65 años **Recuperado**

Matacán 2 junio 1950

Tras casi seis años de inactividad en el aeródromo de Melilla-Nador, hoy, con el teniente coronel Carlos Pombo, el comandante José Ramón Gavilán y el mecánico Grainer a los mandos, ha partido para Matacán (Escuela Superior del Vuelo), el bombardero B-25 "Mitchell", internado en los días de la Segunda Guerra Mundial. Es de señalar, que sin conocer sus procedimientos ni haberlo volado nunca, su tripulación llevada únicamente por un profundo instinto aeronáutico, ha cubierto con toda felicidad el trayecto en 2,30 horas.



Colección S.Guillén

Hace 95 años **Distintivo**

Madrid 17 septiembre 1920

Por Orden de la fecha, se ha creado el distintivo de Observador de Aeroplano consistente en una estrella dorada de cinco puntas, inscrita en el círculo rojo central del emblema de la Aeronáutica Militar.



Colaboraciones

Revista de Aeronáutica y Astronáutica - "Canario" Azaola



Hace 60 años **Buitre agresivo**

Getafe 4 junio 1955

A primera hora de la tarde, a bordo de la HM-1 (E.4-52), partieron de esta base en vuelo de entrenamiento, los capitanes Florentino Carrero García (foto) y Manuel López Pascual.

Con rumbo sur, teniendo ya a la vista Aranjuez, se toparon con una pareja de buitres, en derredor de la cual dieron unas vueltas. Al regresar, —según cuenta Carrero—

picaron para pasarles por debajo, cuando uno de ellos, haciendo una inversión perfecta, se tiró contra nuestro avión. El impacto fue tremendo —agrega— tanto, que creyendo que lo había deshecho, corté motor. Luego, al darme cuenta que funcionaba, continuamos a la base y viento en cola, me metí por derecho a la 23. Enganchados al empenaje, aún pudimos ver restos de aquella desgraciada ave, que mediría no menos de tres metros.

Hace 55 años

Solo rompe aviones...

La Palma (Gran Canaria)

23 junio 1960

Tachado como "peligroso" nuestro aeropuerto de Buenavista, habida cuenta de su altura sobre el nivel del mar y lo reducido de su pista (900 m), no es de extrañar que su operatividad en él resulte un tanto comprometida. Esta mañana, el "Junkers" T.2-108 del Ala Mixta nº 36, que procedía de Tenerife-Los Rodeos, frustró su primer intento de aterrizaje; en el segundo, llevado a cabo con cierta brusquedad, no pudo evitar el piloto que el trimotor se saliera de pista metiendo la punta del plano derecho en un sembrado, hasta que se detuvo.

La tripulación, formada por el teniente general jefe de la 2ª R.A. Eduardo González Gallarza Irigorri, un comandante y dos suboficiales, en funciones de mecánico y radio, ha resultado ilesa.

Nota de El Vigía: Una vez más, y como tantas veces ocurrió a pilotos de un enorme prestigio a grandes figuras de la Aviación Española, como es el caso, se corrobora el dicho de "Solo rompe aviones el que los vuela"...

Hace 55 años

Emblema

Madrid 17 junio 1960



Por Orden de la fecha, se establece el emblema, para material de vuelo y personal,

del Servicio de Búsqueda y Salvamento. Basado en una idea de su actual jefe, el coronel Luis Serrano de Pablo, muestra la esfera terrestre por su carácter universal; la bandera española para darle su significación nacional; el águila por tratarse de un medio aeronáutico y el laurel por su acreditado estilo heroico de actuación.

Hace 65 años

Fervor

Llanes 4 junio 1950

Con gran brillantez y devoción se ha celebrado el traslado de la réplica de la venerada Virgen de Guadalupe que, la colonia asturiana de la ciudad de México, ofreció a este municipio. En el transcurso de la multitudinaria procesión a la iglesia de Santa María, donde quedará expuesta al fervor de los llaniscos, el teniente profesor de la Escuela de Vuelos Sin Motor, Cecilio Rodríguez Naveira, evolucionando con la "Cigüeña" ha arrojado pétalos de flores sobre la misma.





Colaboran en este número:

"Canario" Azaola
Francisco Andreu
"Torrejón"
Antonio Salmerón
Paco Rivas
Carlos Valle
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.

