



El día 21 de julio falleció nuestro hermano, de Pedro y mío, Juan Manuel... Manolo... Juanchi.

Hace muchos años, casi veinte, un injusto accidente vascular cercenó sus posibilidades de disfrutar una apacible y bien merecida jubilación, después de haber dejado una admirable huella tras su larga trayectoria como piloto en IBERIA.

Fue un fatídico día de diciembre: Acababa de finalizar su voluntaria tarea de remolcar veleros en el club de vuelo a vela que con tanta ilusionada dedicación había contribuido decisivamente a crear en Lillo.

Pronto se dio cuenta de que había llegado el punto final para un afán que había llenado por completo su vida: volar.



Todos cuantos han entregado jubilosamente el ánimo a tan apasionante actividad, pueden calibrar la mortificación que supuso la fatal despedida para alguien cuya motivación iba siempre mucho más allá del cabal cumplimiento de una tarea.

Una innata disposición de ánimo le llevó siempre a ayudar generosamente a los demás en cuantos propósitos estuvieron a su alcance, no sólo en el ámbito aeronáutico. Así sucedió en Mora de Toledo, el Club Aresti, el ENVA, Lillo y, finalmente, la FIO.

Mientras pudo, ayudó a poner en marcha los proyectos a los que todos, juntos, hemos dedicado nuestras vidas, y por los que transitaban muchos de los que, conociéndole, le recuerdan ahora con desbordante cariño e inconsolable pena.

Bienaventurados los que, como él, anteponen con espontánea facilidad las necesidades de los demás a la suya propia. De ellos es el reino de los que saben amar y se hacen querer.

Que Dios te tenga en Su Gloria.
Descansa en Paz, querido hermano.



Demostración Septiembre 2026

**Dedicada a la memoria de nuestro compañero
Juan Manuel Valle Torralbo**



Con buena afluencia
de público,
disfrutamos de una
excelente
demostración.



AUTOGIRO ELA07

Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion

Dornier 27 y velero Swallow



Foto Original © Paco Rivas, 2026

Aviacion





Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/



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





Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion





Foto Original © Paco Rivas, 2026

www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion



Original © Paco Rivas, 2026





www.flickr.com/photos/PacoRivas_Aviacion

Foto Original © Paco Rivas, 2026



Foto Original © Paco Rivas, 2026

Visita nuestro Web Site:
www.fio.es

Envíenos sus sugerencias a:
fiodigest@fio.es

Síguenos en:
 

FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS
MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO





El Largo viaje a Getafe

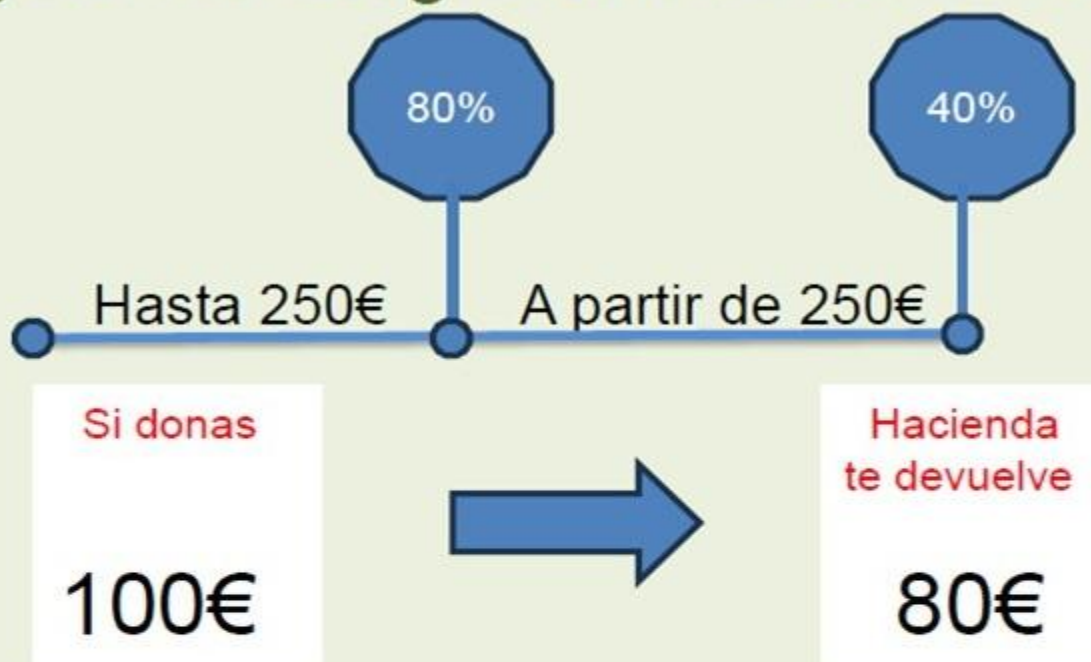


Ya se está
hormigonando



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"



Día a día del C. R. M.



Revisión STINSON 108



PA-18 en revisión



Día a día del C. R. M.



Trabajando el entelado



Biblioteca

FIO



Más de 3000 libros y manuales

NUEVO HORARIO

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





Comentario de Francisco Andreu

De HAVILLAND DH-60 “Moth”

M-CDA

Este avión propiedad de José Canudas, se dedicó a trabajos publicitarios. Aquí lo vemos con propaganda de chocolatinas que lanzaba sobre Barcelona con paracaídas de papel.





Comentario de Francisco Andreu

JUNKER G-24.

M-CFFA

1931

El primer G-24 en llegar a España fue el ex S-AAY procedente de Suecia es matriculado en abril de 1927 como M-AJAJ y bautizado “Sevilla”, perteneció a la U.A.E. (Unión Aérea Española) Poco después al “Sevilla” se la une el “Madrid” M-CABB.

Estos dos aviones regresan a Alemania como pago inicial de los siguientes-24 entre 1928 y 1929. En esta nueva compra, llegó a España el 29 de septiembre 1928 el M-CADA, es puesto inmediatamente en servicio en la ruta a Sevilla. Poco después la UAE es absorbida por la CLASSA estatal, iniciando en 1929 las rutas internacionales a Lisboa y Biarritz con los que adquieren otros 3 G-24, los M-CCAF, M-CAFFy M-CFFA.

Este último es el que vemos en la foto, pues en 1931 es cambiado a la nueva matrícula EC-FFA. Existen serias dudas si estos aviones participaron como bombarderos ocasionales al comienzo de la Guerra Civil en el bando republicano, perdiéndose la pista de estos aviones a lo largo de la contienda.





Comentario de Francisco Andreu

FORD-4.AT-E

Este avión inauguró en el año 1930 el enlace Península – Canarias.

Su actuación durante la Guerra Civil se desconoce.

Recuperado en 1939 por el Ejército de Aire, se matriculó 42-8 y EC-BAA, pasando en 1942 al Grupo de Estado Mayor del Aire con la designación militar. A primeros de febrero de 1946 ya había causado baja.

A comienzos de la Guerra Civil existía un solo avión de este tipo el EC-RRA



— EXPOSICIÓN —

PINTURA AERONÁUTICA

Alfonso García



10 OCT – 8 NOV 2026

**RESTAURANTE DEL AERÓDROMO
DE CASARRUBIOS**

LEMT · Casarrubios del Monte, Toledo
a 35 min de Madrid

INAUGURACIÓN

**Sábado 10
de octubre**

12:00 h

COLABORAN



RESTAURANTE DEL
AERÓDROMO DE CASARRUBIOS

@capitan.alfon



Noticias de aviación histórica

“Torrejón”

Aviones clásicos en el mercado



1952 FIAT G.59-4B
S/n MM53278 D-FIAT



2016 ALBATROS D. VA-1 (Built by The Vintage Aviator Ltd.)
S/n 0147 G-WHAT



1940 NORTH AMERICAN NA-64 YALE
S/n 64-2221 CF-JTN



1943 LOCKHEED 18-56 LODESTAR
S/n 2326 N21G

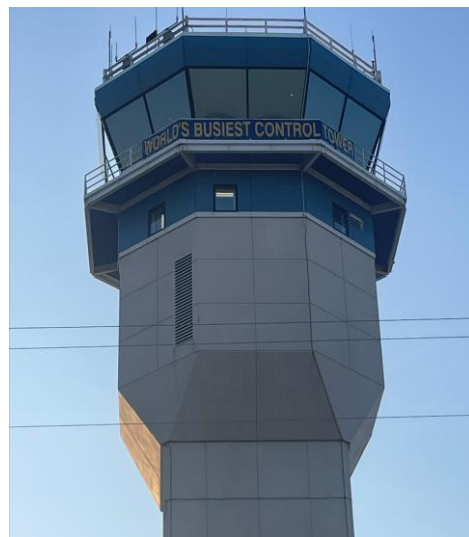
Vanpire



VIAJE A OSHKOSH

Cuando viajé por primera vez a Oshkosh en 2022 es difícil hacerse a la idea de lo que te vas a encontrar. Sabes que es la feria de aviación más grande del mundo, donde puedes conseguir desde una llave de magnetos de segunda mano de un avión americano de los años 40, hasta un turbohélice de última generación recién sacado de fábrica. Todo, como suele ser habitual, depende de tu cartera. La feria se complementa con workshops relacionados con la fabricación de aviones en plan amateur, entelado, soldadura, charlas sobre motores alternativos, uso de nuevas tecnologías en aviónica etc. Constantemente sobre el cielo hay volando algún avión de la Segunda Guerra Mundial, B17, B52, formaciones de T28, T6... A partir de las 2:15 pm empieza la exhibición aérea hasta las 6:30 pm todo siguiendo un programa perfectamente definido y organizado desde el año anterior.

Todo impresiona por la magnitud de los medios desplegados, por el valor histórico de los aviones que vuelan y lo bien que organizan el espectáculo. Pero lo que más me sorprendió fue ver los miles de aficionados que llegan volando durante esa semana al aeropuerto (en torno a 10000 aviones) en sus Cessna, Piper, Beechcraft... y que sacan sus tiendas de campaña y ahí se quedan a disfrutar del ambiente aeronáutico. ¿Como se gestiona el movimiento de tantos aviones en una semana? La misma torre de control del Wittman Regional Airport tiene un cartel que reza: WORLD'S BUSIEST CONTROL TOWER.



Así que, cuando mi buen amigo Sergio Pérez Higuera, comandante de Iberia y piloto de aviación deportiva, me propuso a principios de febrero ir a Oshkosh en avioneta, no pude decir que no, tenía que descubrir cómo de fácil o no era entrar y salir de tan congestionado aeropuerto.

Lo primero que había que hacer es asegurar el alquiler del avión, para ello hubo que escribir a una docena de escuelas, de las cuales un par de ellas tenían disponibilidad para esos días. Finalmente, la escuela Wisconsin Aviation en la ciudad de Madison, nos alquilaba una Piper PA28 Arrow IV matrícula N82821. Enviaron toda la información relacionada con el avión para completar unos exámenes escritos que hubo que devolver perfectamente cumplimentados y posteriormente, ya sobre el avión, un vuelo de una hora y media con instructor haciendo todo tipo de maniobras y emergencias para conocer perfectamente el funcionamiento de la PA-28.



Lo siguiente que hay que hacer es descargar el EAA notice air venture procedures, una guía de 32 páginas donde tienes toda la información, NOTAM, cómo planificar el vuelo, cómo entrar y salir VFR e IFR, instrucciones de fallo de radio, cómo y donde aparcar, quien te dirige por el aeropuerto... Incluyen tutoriales de aproximaciones para hacerse a la idea de la altura y distancia que debes llevar para "acertar" en el punto de la pista que los controladores designen.



En nuestro caso, recién entregadas las llaves del avión, decidimos viajar a unas 50 millas al Norte de Madison, a una ciudad llamada Baraboo, para entrenar con el avión tomas y despegues. No es plan eso de llegar a Oshkosh y tener que hacer motor y al aire porque vas muy corto de velocidad o porque no conoces el avión. Nos quedamos toda la tarde entrenando, incluso fuimos a un par de aeropuertos próximos para seguir entrenando, a Reedsburg y a Portage. Por aquí los aeropuertos son municipales, muy bien mantenidos, con muchos servicios y buena hospitalidad.

A la mañana siguiente, bien temprano, decidimos ir a Oshkosh. Lo primero que tienes que saber en relación a las comunicaciones es SILENCIO RADIO. No puedes llamar, no se puede colacionar, simplemente sigues las instrucciones que escuchas. Primero hay que sintonizar el ATIS (129.5) ya vas a saber la pista en servicio. Posteriormente sintonizas Fisk approach (120.7) donde el primer controlador ya está posicionando los aviones al oeste de Oshkosh y dependiendo del tráfico pueden variar la zona de entrada: Endeavor Bridge, la más alejada, a unas 47 millas al SW de OSH y la que usan cuando hay un alto volumen de tráfico aéreo, Puckaway lake, o Green lake cuando hay menos tráfico. Para entonces tú has tenido que llegar al punto asignado a 1800 pies, 90 nudos y con una separación de media milla con el avión de delante. Y 90 nudos es eso, no son ni 85 nudos ni 95 nudos, hay que ser muy exigente, vas en visual y no debes ni adelantarte ni retrasarte, te has montado en una línea de aviones, que denominan "conga" y todos navegan igual de ordenados.



Nosotros volábamos con un punto de flap para mantener la velocidad, incluso estudiamos la posibilidad de bajar el tren para mantener esa velocidad, pero no fue necesario. Avanzas hasta Rippon sobre una vía de tren, no hay pérdida, al llegar a esa población, rumbo NE hasta Fisk, unas 10 millas. En ese punto, ya estás a la vista del primer controlador, que se encuentra en la población de Pickett y tienes que esperar instrucciones directamente a tu avión. Ellos no te llaman por la matrícula o por el modelo del avión, te identifican por cualquier característica de tu avión, el color, plano alto o plano bajo, tren fijo o retráctil.



En nuestro caso "T TAIL T TAIL, ROCK YOUR WINGS!!!!" Mueves "violentamente" las alas con lo que confirmas la comunicación. "Welcome to Oshkosh friend, reaching Fisk turn right heading zero niner zero and follow Fisk avenue", nos dicen y nos mandan sintonizar 126.6 que corresponde a la frecuencia de torre sur, pistas 18/36. Chupado, hay que proceder por Fisk avenue hasta una base izquierda para la pista 36, ya nos vamos relajando porque solo estamos a 3 minutos de aterrizar y todo va perfecto. Con la pista a la vista descubrimos que hay 36 R y 36 L, eso no lo vimos en las instrucciones, ya no estamos tan relajados, además de repente, vemos un paramotor por debajo de nosotros en una aproximación para otra pista de ultraligeros, una bonanza en final para la 36 L y mirando por la derecha del avión, vemos una fila de tráfico en final para ambas pistas 36. "T TAIL T TAIL" nos llama la torre, cleared for landing 36 R on green DOT.

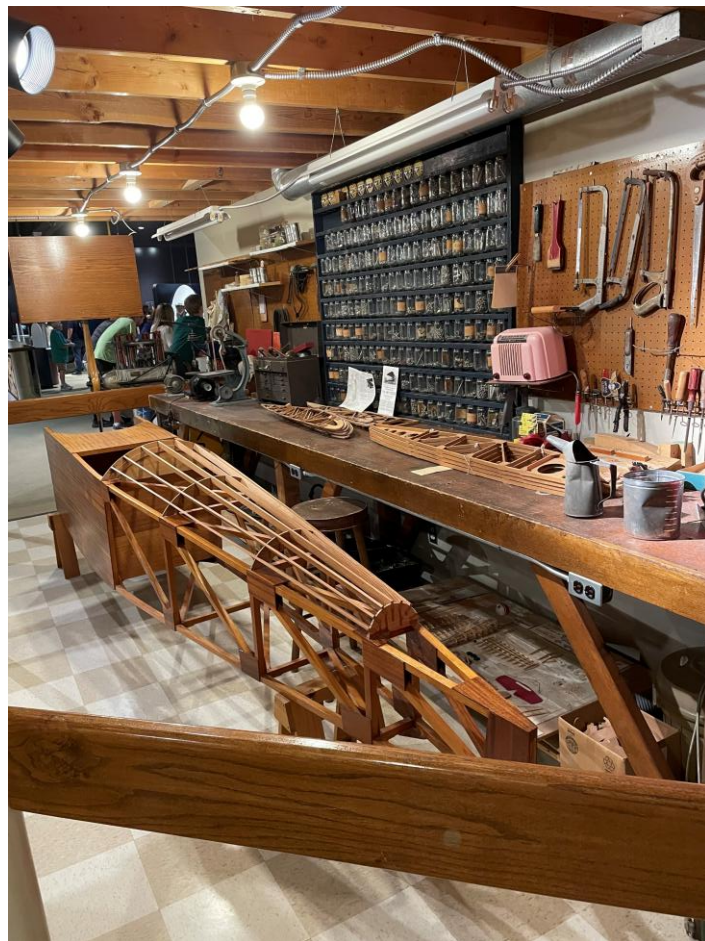
Colacionamos la autorización y viramos a final con el punto verde a la vista, (realmente es un cuadrado verde en esa pista) y, a por ello.

Con precisión milimétrica nos posamos en el verde y abandonamos por la primera izquierda. Al mirar por la ventanilla trasera izquierda, vemos una avioneta de ala baja sobre la pista, recién aterrizado con velocidad, y detrás, un Ford trimotor en corta final para la misma pista. En la misma pista pueden aterrizar hasta 4 aviones a la vez, sobre las pistas tienen pintados unos colores y te van mandando, dependiendo del tipo de avión a un color o a otro. Frente a nosotros tenemos a un voluntario con los bastones de señalización en forma de cruz, toca parar y esperar. Pasan 3 T6 por encima de nosotros y una Caravan que aterriza en la 36 L.



El señalero mueve los bastones de adelante hacia atrás para que avancemos y cruzamos la pista 36 L, llevamos un cartel en el parabrisas con las letras GAC, General Aviation Camping, así que nos van pasando de señalero en señalero hasta el South 40 donde definitivamente estacionamos el avión, al lado de una 182 y de una Cessna 421. No hemos hablado en ningún momento con la torre salvo para confirmar el “autorizados a aterrizar”, hemos entendido todas las instrucciones, y así también lo han hecho los 10000 aviones que nos juntamos estos días.





Después de un par de días disfrutando del evento, comienza el mayor éxodo de aviones del mundo. Es sábado, penúltimo día de exhibición y la meteo cambiante obliga a adelantar la salida de muchos asistentes. Ponemos el ATIS (121.75) antes de poner en marcha el motor, vuelve a estar en servicio la pista 36, así que sintonizamos la frecuencia asignada a esa pista (126.6) silencio radio. Ponemos en marcha y un señalero voluntario aparece con las banderas para darnos salida. Carreteamos por la hierba detrás de una Mooney viendo una hilera de unos 15 aviones por delante de nosotros. Nos van pasando de señalero en señalero hasta el punto de espera de la 36L. Hacemos la prueba de motor y con la Mooney en carrera, el último señalero nos autoriza a entrar inmediatamente y despegar, esto va muy rápido. Nadie ha hablado y ya estamos en carrera de despegue. En cuanto levantan las ruedas del suelo hay que virar inmediatamente a la derecha, antes de llegar a la Torre de control y poner rumbo 150 para no interferir las operaciones en la pista Norte. Hay que permanecer a 1300 pies o menos hasta abandonar el espacio aéreo de Oshkosh. Nadie se despide, nadie pregunta, nadie habla. Silencio radio.





Sergio y yo quisimos prolongar el alquiler del avión, así que hicimos un poco de cross country. Pusimos rumbo Norte y fuimos al parque natural Newport State Park, entre la bahía de Green Lake y el Lago Michigan. Aterrizamos en Ephraim-Gibraltar Airport, otro aeropuerto municipal con más de 90 años de funcionamiento, perfectamente cuidado y mantenido, con todo tipo de servicios y facilidades para quien aterrice en sus instalaciones, coche de cortesía, bicicletas.... Hicimos un poco de tiempo y volvimos a despegar después de comer costearo el lago Michigan rumbo Sur hasta Manitowok para posterior rumbo 230 hasta Madison. Aterrizamos a las 5:30 pm.

Mission accomplished, una gran experiencia. Hasta otro año Oshkosh.

Texto y fotos: Javier López Acinas





el vigía

Cronología de la Aviación Militar Española

"CANARIO" AZAOLA
Miembro del IHCA

Hace 90 años Distinguido

Tetuán 4 septiembre 1925

La orden general del Ejército, cita como distinguido al capitán de Infantería, piloto de Aviación, Alfonso de Borbón y León, marqués de Esquilache, en el bombardeo del cañón y grupos enemigos que lo defendían frente a Afrau el 17 de agosto del año pasado, actuando como piloto jefe de escuadrilla, volando sobre el objetivo a batir y revelando sus buenas cualidades y habilidad.



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

Momentos para recordar

Los que vivió este cronista, ahora hace 55 años, cuando emulando a los reporteros extranjeros, se convirtió, en pionero de los españoles al visitar -vuelo incluido- una instalación del Ejército del Aire, la Escuela Básica de Pilotos, establecida entonces en la base aérea de Maticán.

Con la autorización del Mando y el apoyo de mi amigo el coronel Ibarreche, quién cuando lo vi en Burgos camino de Salamanca, se apresuró a recomendar-me a sus compañeros

El 29 de septiembre de 1960 hice mi presentación; realizaba el curso la XII Promoción AGA, de la que formaban parte varios amigos y el comandante Enrique Villar me dio el primer vuelo (45 min) en el T-6; una formación con el avión del capitán Enrique Roa Labra, quien llevaba al bueno de don Pablo Laporte, comandante meteorólogo y excelente fotógrafo, que retrató a nuestro T-6, como yo lo hice al suyo.

Al día siguiente, en vuelo de una hora y 20 minutos, Villar me dio una clase magistral que incluyó instrumentos, acrobacia y doble mando. Acostumbrado a la "Bücker", aquello me pareció otro mundo.

Para remate, gracias a la bondad del jefe de la base, coronel Sanchíz, marqués de Pescara, que lo permitió, el teniente Carlos Díez Aixemeno me acercó

a mi tierra, llevándome en su T-6 a Santander a donde iba de "fin de semana". Inolvidable aquel vuelo a baja altura, con la cabina abierta y oyendo música clásica!!!

Pero es de los personajes de quienes quiero hablar. Villar, junto a los recordados Cruzate, Grandal, Casteleiro (Juan Ángel), Echeveste... se había hecho piloto en Alemania durante la guerra civil, regresando a España cuando prácticamente se había alcanzado la paz. En el transcurso de su vida profesional, es destacable la "toma" que con los tres motores un "Junkers", parados por avería, llevó a cabo en un sembrado del pueblo Lucense de Corneas en julio de 1950 (R de A y A 7-8/2005).



Su destreza, no solo salvó a los dos tripulantes y cinco pasajeros que le acompañaban, sino que el avión sufrió mínimos daños. La imposibilidad de sacarlo en vuelo y la ausencia de caminos de acceso para retirarlo desmontado, motivaron que tras dos años de forzada inmovilidad, acabara desguazado en el lugar donde se posó.

Coronel jefe del Ala 22, ya mayor -falleció a los 94 en 2011- tuve el placer de reencontrarme con él en Casa Manolo, que bien podía titularse "Casa del aviador".

Enrique Roa, miembro de una de las más extensas familias aeronáuticas, pertenecía a la X Promoción de la AGA; tras su etapa de Proto en Maticán, pasó a Iberia. En el periodo que ejerció de instructor en la Compañía, en las Navidades de 1972 con un Fokker F-28, su-

frío un grave accidente al tomar tierra en Bilbao-Sondica con un problema técnico y malas condiciones meteorológicas. Carente la pista de una amplia zona de seguridad se salió de pista cayendo por un desnivel de 8 metros. El avión se partió y la tripulación resultó gravemente herida. Les fui a visitar al hospital y estaban mal, especialmente Carlos Ausín quien quedó parapléjico. Enrique, restablecido, volvió a volar y artículos suyos, referentes a su profesión, pudieron leerse en la prensa. Aún joven víctima de enfermedad, falleció en Pamplona el 3 diciembre 1989.

Don Pablo Laporte era y siguió siendo toda una institución en Maticán. Jefe del observatorio meteorológico y profesor de las distintas Escuelas, se desplazaba por la base en bicicleta, a cuyo manillar le había adaptado un suplemento (tubo de hierro y mango de madera), puesto que a consecuencia de un accidente le había quedado un brazo más corto que otro. Fue el 16 de julio de 1959 cuando el "Junkers" pilotado por el capitán Julio Canales con dos tripulantes y tres pasajeros, por parada de motor hubo de "meterse" en una loma de la Sierra de Ávila; para aligerar el trimotor y alcanzar el punto elegido, arrojaron la carga de paracaídas destinados a la Escuela Básica y entre ellos ¡la guerrera del piloto! La toma fue violenta y todos resultaron heridos.

El 1º de abril de 1982, con motivo de su jubilación, Don Pablo fue objeto de un cariñosísimo homenaje en Maticán.

Hace 85 años Generosidad

Melilla 16 septiembre 1930

El caid de la cábila de Benituzin, Allah Meha, quien durante la campaña y en situación hartamente peli-grosa salvó al aviador Rodríguez y Díaz de Lecea, ha entregado el presidente de la corporación municipal el importe del premio en metálico que obtuvo en el concurso de ganado, para que lo reparta entre los pobres. El rasgo ha sido muy elogiado.

Hace 85 años Homenaje

Toulouse 16 septiembre 1930

En la cercana ciudad de Muret, cuna de Clément Ader, se ha celebrado un homenaje al pionero de la aeronáutica. En el acto de inauguración de un monumento a su memoria, han desfilado 70 aviones; entre ellos, una patrulla de tres procedente de Granada, al mando del capitán jefe de escuadrilla Antonio Llorente Sola.



Hace 75 años Tragedia

Manises 13 septiembre 1940

Esta mañana, el jefe del 24 Grupo de Caza con residencia en esta base, comandante Manuel Ugarte Ruiz de Colunga, realizaba el vuelo de prueba del *Super Chato* (2W-12): en el transcurso del mismo disfrutaba haciendo figuras acrobáticas cuando inesperada y sorprendentemente se le han desprendido los planos. En tan azarosa situación, el piloto ha hecho uso del paracaídas, con tan mala suerte que el caza soviético lo ha enganchado, arrastrándolo al suelo con las funestas consecuencias que uno puede imaginar.

Ya otro hermano, José María, había caído heroicamente en la guerra civil haciéndose merecedor a título póstumo de la Cruz Laureada de San Fernando y la Medalla Militar. Ambos son hijos de don Társilo Ugarte, respetable figura de la Aviación Española.



Hace 90 años Refuerzos

Melilla 2 septiembre 1925

Procedente de Tetuán, a mediodía aterrizó sin novedad en el aeródromo de Tauima, el Grupo de escuadrillas Fokker que manda SAR el Infante don Alfonso de Orleans y Borbón. Lo componen diez aparatos; y entre los pilotos, además del referido jefe, figuran los capitanes Rambaud y Azcárraga (Eduardo); tenientes Negrón, García López, Jack Caruncho, Méndez Parada y el suboficial Cappa. Como observadores vienen los capitanes Rodríguez Caula y Elviro; tenientes Barroeta, Alorda, Rodríguez Carmona y Entero; además de los sargentos bombarderos Rubio y Mansilla.

A poco de tomar tierra, el Infante se trasladó a la base de hidros de

Mar Chica, donde ocupara habitaciones preparadas al efecto.

Esta tarde, en la Comandancia General han cumplimentado al general Sanjurjo.

En la fotografía, a su paso por Tablada, los componentes de la Escuadrilla son saludados por los Infantes D. Luisa y D. Carlos, a quienes acompaña el capitán Eduardo Azcárraga.



Colaboraciones

Revista de Aeronáutica y Astronáutica - "Canario" Azaola

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).

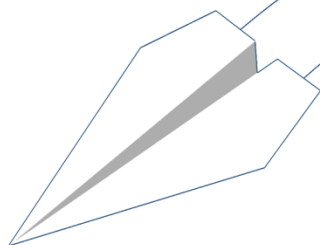




Colaboran en este número:

"Canario" Azaola
Francisco Andreu
"Torrejón"
Paco Rivas
Carlos Valle
Shery
Javier López Acinas

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.