FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS

FIO DIGEST

MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

Número
79
Octubre 2018

Noticias FIO

La primera demostración aérea tras el paréntesis de agosto se realizó con buena meteorología y temperatura suave. Comenzó como es habitual con el remolque y suelta en vuelo del Slingsby Swallow por parte de la Dornier. Previamente el público había tenido oportunidad de contemplar otro velero en la estática, coetáneo del Swallow: un Schleicher Ka 6 de Francesco Padovano, de la Patrulla Astilla de Senasa-Ocaña, un avión de vuelo sin motor monoplaza de 1955, construido en madera y tela.

A continuación se pudo ver en vuelo tras despegar de la pista 09 al Fleet 10, el BA Eagle, la pequeña y española Jodel Compostela, la Stinson 108 Voyager de la Iberia de 1950, la Stinson L.5 Sentinel del Desembarco en Normandía de 1944, la Chipmunk de la Fuerza Aérea Canadiense y la AISA I-115, la formación de biplanos con patín de cola de la Moth y el Polikarpov U-2, una magníficamente ejecutada formación de Bücker Jungmeister y Jungmann y la formación del Polikarpov I-16 y North American T-6, para quitarse el sombrero.

Próxima demostración el domingo 7 de octubre

Noticias FIO

Como colofón, la demostración acrobática del Yak-52 de Nico Goulet que fue muy aplaudida. El motor de 360 CV de este avión acrobático soviético y su resistente estructura le permiten resistir cargas de +9G/-6G (nueve veces la fuerza de la gravedad) y realizar todas la maniobras acrobáticas del catálogo Aresti

Portada de la revista ucraniana AB, número 2 de 2018, con artículo sobre el Rata.

Se realizaron los sorteos habituales entre los Socios Protectores y público general: libros, drones y vuelos simulados en F-18

Día a día del C. R. M.

Revisión del Fleet 10 y Boeing Stearman

Día a día del C. R. M.

El Smithsonian reconoce las gestas aéreas del piloto Carlos de Haya

El **Museo Nacional del Aire y el Espacio** de los Estados Unidos, perteneciente al Smithsonian, ha aceptado la placa que acredita que el piloto español **Carlos de Haya** recibió dos veces el famoso Premio Harmon. Un trofeo internacional que se entrega desde 1926 a los aviadores más destacados del mundo. Este pequeño tesoro ha sido cedido a la institución por un representante de la familia del vasco en Norteamérica tras una breve pero emotiva ceremonia.

Más allá de sus combates y reabastecimientos aéreos durante la Guerra Civil, los dos trofeos Harmon reconocieron que Carlos de Haya fue un pionero.

Y es que, entre otras cosas, llevó a cabo la primera vuelta aérea a España, batió varios récords de distancia y velocidad y contribuyó a la ciencia mediante el desarrollo de inventos como el «**Integral giroscópico Haya**» (un ingenio ideado para volar cuando cayera el sol en una época en la que no se conocía todavía el radar). Por si fuera poco, fue también profesor en las escuelas militares de **Alcalá de Henares** y **Cuatro Vientos**.

El Museo del Aire y del Espacio, el más visitado de Estados Unidos y el tercero del mundo con unos siete millones y medio de asistentes al año, recuerda y honra así la importancia que la aviación española tuvo durante las primeras décadas del siglo XX con grandes «raids» como las de Ramón Franco.

Este reconocimiento ya lo obtuvo en su momento el propio **Carlos de Haya** cuando recibió los dos premios **Harmon**, concedidos anualmente a personas que hayan tenido una especial contribución al mundo de la aviación mundial. El galardón, de hecho, fue concedido a personajes tan destacados y populares de la historia como el mítico **Charles A Lindberg**.
(ABC Historia, 29 agosto 2018)

Roberto Yáñez

MUSEO DEL ALA 12

El Ala 12, una de las unidades de caza más importantes y conocidas del actual Ejército del Aire, cuenta desde el año pasado con un renovado y ampliado museo en el que se rinde homenaje a las unidades de reactores que desde los años 50 han ido teniendo su sede en la madrileña base de Torrejón de Ardoz.

La remodelación del antiguo museo comenzó en 2015, tomando como base un interesante proyecto de reforma redactado por la Universidad de Alcalá. Dos años después, el museo ha pasado de disponer de una única sala a cuatro amplios espacios en los que el visitante puede conocer la historia de los escuadrones, los aviones y el personal que a lo largo de todos estos años han ido dando forma a la historia de esta gran unidad, todo ello gracias al gran número de piezas originales y fotografías de gran valor histórico en exposición.

El museo se completa con una magnífica colección de aeronaves restauradas exteriormente al más mínimo detalle, con la particularidad de que todas ellas han sido operadas en un momento u otro por alguna de las unidades de reactores basadas en Torrejón. En concreto se trata de dos aviones McDonnell Douglas F-4 Phantom en sus versiones de caza (F-4C) y reconocimiento (RF-4C), así como un Lockheed F-104G rescatado en 2017 de la base griega de Agrinio, donde estaba almacenado desde su baja tras prestar servicio con la fuerza aérea helena.

Estas tres aeronaves se encuentran expuestas de forma provisional junto a la línea de vuelo de los EF-18M Hornet con los que opera actualmente el Ala 12, si bien se están habilitando varias zonas junto a los hangares de mantenimiento para su futura exposición.

De cara también al futuro se están llevando a cabo gestiones para obtener sendos ejemplares del Lockheed T-33A y North American F-86F Sabre procedentes muy probablemente de la ABA de León, con los que se logrará completar la colección con un ejemplar de cada uno de los modelos de reactores que han sido operados desde Torrejón.
De igual forma el museo cubierto no cesa de incrementar sus fondos, fundamentalmente gracias a las donaciones de antiguo personal destinado en la unidad y a las entusiastas gestiones de sus responsables actuales, el Subteniente Pradas y el Cabo 1º Gracia.

Lamentablemente el museo no tiene establecido un horario de visitas al público, ya que no dispone del personal necesario adscrito de forma permanente al mismo.

La recuperación del F-104 y su posterior traslado desde Grecia a la Base de Torrejón están perfectamente descritas en el artículo publicado en la Revista de Aeronáutica y Astronautica de marzo de 2018 por el Coronel del Ejército del Aire Luis Fernando García-Mauriño Espino y el Sargento del Ejército del Aire Jairo Pérez González, de lectura muy recomendable.

Javier Permanyer

Restauración de un Fiat CR.42

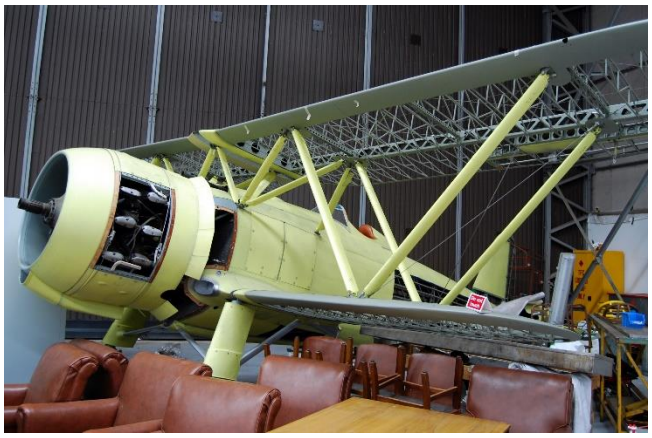
La asociación The Fighter Collection, fundada por Stephen Grey en Gran Bretaña, acaba de presentar su última restauración a estado de vuelo: un raro Fiat CR.42 “Falco” , tras doce años de trabajo en Duxford. Contó con la valiosa colaboración del museo de la Aeronautica Militare Italiana de Vigna di Valle, ubicado en el lago Bracciano, a 40 kms al norte de Roma. La restauración se inició en Venegono, Italia y terminó en Duxford. Fue exhibido todavía sin volar en la última edición de la Flying Legends Airshow de Duxford, el más importante festival de aviones históricos de Gran Bretaña. Su primer vuelo está previsto para antes de que finalice el año.

El CR.42 fue el último biplano de combate de la Segunda Guerra Mundial, producto del ingeniero Celestino Rosatelli, diseñador de aviones de carreras para la Copa Schneider y del CR.32 Chirri. Precisamente por el éxito de este modelo en la guerra de España la Regia Aeronautica Italiana sacó la conclusión de que el biplano era una fórmula todavía vigente, ya que aportaba fundamentalmente una gran maniobrabilidad a pesar de su algo menor velocidad. Hizo su primer vuelo en Caselle, cerca de Turín, el 23 de mayo de 1938 y se llegaron a fabricar más de 1800 aviones entre 1939 y 1944, lo que le hace el avión italiano fabricado en mayor número durante la Segunda Guerra Mundial. Formaba parte del llamado plan R, por el cual Italia se equiparía con 3000 aviones de caza modernos, a base de este modelo y de monoplanos Fiat G.50 y Macchi MC.200. También sirvió en las fuerza aéreas de Bélgica (40 aviones), Hungría (72 aviones) y Suecia (también 72).

Noticias de aviación histórica

Javier Permanyer

Los pilotos húngaros consiguieron enfrentarse con éxito a los I-16 Rata de la Fuerza Aérea Soviética en el Frente del Este. Donde mostró su utilidad fue sobre todo en misiones de ataque y caza nocturna, en las cuales la velocidad no era lo más importante. La estructura era extremadamente robusta y se mostraba muy ágil en combate, debido a su baja carga alar. Está documentado que el 8 de febrero de 1945 un piloto alemán derribó con su CR.42 un P-38 Lightning norteamericano, lo que suponía la última victoria aérea en combate por parte de un biplano. La Luftwaffe utilizó más de 200 Falco.

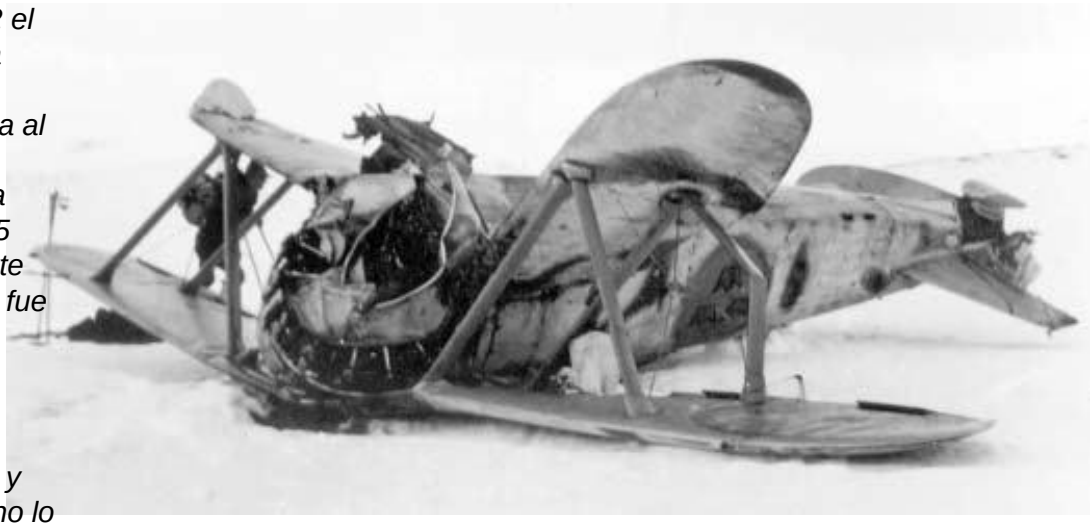


El avión restaurado sufrió un accidente el 13 de abril de 1942 cuando pertenecía a la Fuerza Aérea de Suecia, durante un vuelo de entrenamiento junto con otros seis CR.42. El piloto debió calculó mal su altura sobre el terreno nevado y se estrelló, matándose en el acto y resultando dañado el avión. En Gran Bretaña ha sido restaurado como uno de los dos que tuvieron que realizar un aterrizaje forzoso durante la Batalla de Inglaterra, el día 11 de noviembre de 1940, tras enviar Mussolini varias escuadrillas de aviones de combate a participar, con poco éxito, en el plan alemán para invadir Gran Breaña.

Javier Permanyer

El avión, número de fabricación 920, matriculado MM 6976 y con código de fuselaje 85-16, pertenecía al 18º Gruppo/ 85º Squadriglia/56º Stormo Pilotado por el sargento Antonio Lazzari, realizó un aterrizaje forzoso el 11 de noviembre de 1940 cerca de Lowestoft, en el condado inglés de Suffolk, durante la Batalla de Inglaterra. El emblema del 18 Gruppo era un rectángulo en color azul con tres flechas apuntando hacia abajo y la frase “ocio che te copo!”, lo que en dialecto veneciano significa “¡ojo que te mato!”

La misión consistía en un servicio de escolta por parte de 24 Fiats CR.42 a 10 bombarderos Fiat BR-20 sobre Inglaterra. Fueron interceptados por 30 Hawker Hurricane de tres escuadrones de la RAF. El avión del sargento Lazzari fue atacado por tres Hurricanes de la RAF. Según manifestó en el interrogatorio al que fue sometido tras su captura, los Hurricante eran “infinitamente más rápidos” que él, pero su radio de giro era menor y los cazas británicos no conseguían ponerse en su cola. Una vez superado este trance, y cuando iniciaba su regreso la hélice comenzó a vibrar violentamente, debido a una avería en el mecanismo del paso variable había provocado que una pala quedara con un ángulo distinto a las otras dos. Por ello se vio forzado a tomar tierra en algún terreno apropiado. Aterrizó en un campo, atravesó el talud de una línea de ferrocarril y terminó en otro campo, con el avión bastante dañado pero sin resultar él herido. Según su testimonio, la escuadrilla había salido del aeródromo de Mirafiore en Turín, haciendo escala en Munich y Frankfurt para terminar en Bruselas. El piloto llevaba cuatro años en la Aeronáutica Militar Italiana, había participado en combates sobre Toulon y en vuelos de caza nocturna, y contaba con 500 horas de vuelo. Su moral era alta, según el oficial británico de inteligencia, y había recibido una condecoración al valor. Se trataba de la tercera misión que la fuerza expedicionaria italiana realizaba en la Batalla de Inglaterra, y desde ese día cesaron las incursiones en territorio británico, para retirarse finalmente en enero de 1941.



El 13 de abril de 1942 el sargento de la Fuerza Aérea Sueca Bertil Klintman perdió la vida al chocar con el terreno, mientras volaba a una altura de entre 10 y 15 metros en Kiruna, norte de Suecia. Su cuerpo fue recuperado inmediatamente y el avión, un J-11 en la terminología de la aviación militar sueca y matriculado Fv2542, no lo fue hasta 1983. Hoy espera su primer vuelo en Duxford tras ser restaurado a estado de vuelo.

Noticias de aviación histórica

Javier Permanyer

El 11 de noviembre de 1940 el Falco 13-95, matrícula MM 5701, realizó un aterrizaje forzoso por pérdida de aceite de motor. Tras ser evaluado en Farnborough hasta 1943, el avión fue preservado y en 1979 trasladado al Museo de Hendon

El avión del sargento Lazzari, el 85-16, tuvo que aterrizar por un problema técnico de la hélice el 11 de noviembre de 1940, cerca de la estación de ferrocarril de Coulton, en Lowestoft. Tras ser inspeccionado en Farnborough por la RAF, terminó probablemente en la chatarra hacia el final de la guerra.

Noticias de aviación histórica

Javier Permanyer

"¡Ojo que te mato!", famoso emblema de la caza italiana, escrito en dialecto veneciano

Como avión de caza nocturna demostró estar a la altura. Está equipado con tubos de escape alargados antillamas

Un Falco de la Regia Aeronautica en la Segunda Guerra Mundial

La descripción del avión capturado por parte de la RAF es completa: desde el color de cada elemento hasta los datos técnicos. El motor era un Fiat A74R1 de 14 cilindros en doble estrella, con una hélice de tres palas de velocidad constante. Dos ametralladoras bajo el capó del motor, sincronizadas con la hélice, la de babor de 7,7 mm con 800 cartuchos y la de estribor de 12,7 mm con 300. En el tablero de instrumentos había un contador de munición restante, según la costumbre italiana. Tenía visor de tiro reflector, no llevaba blindaje ni mecanismo de bombardeo. El tanque de combustible era autosellante y no disponia de radio. Se contaron tres impactos de bala en el empenaje de cola izquierdo, tres en el timón de dirección y cinco en el lado derecho del fuselaje, todos efectuados desde atrás y arriba. El tren de aterrizaje resultó arrancado y los planos inferiores dañados. Fue enviado a Farnborough, centro de pruebas y ensayos de la RAF, junto con el otro CR.42 capturado ese mismo día 11 de noviembre, el 13-95 del sargento Salvadori que tuvo que tomar tierra por la rotura de una tubería de aceite, y que actualmente se encuentra expuesto en el museo de la RAF de Hendon.

FIAT CR 42 supervivientes hoy

Con el de Duxford son cuatro, solo este último está en estado de vuelo

SUECIA: Avión J-11 (Fiat CR.42) matrícula Fv2543 en el Museo de la Fuerza Aérea Sueca de Linköping

Noticias de aviación histórica

Javier Permanyer

ITALIA: El Falco del Museo de Vigna di Valle de la Aviación Militar, "MM 4653" es una reconstrucción a partir de diferentes partes recuperadas en Suecia, Francia e Italia.

GRAN BRETAÑA: El 13-95 llegó al Museo de la RAF de Hendon en 1979

10ª parte

Autor: Juan Antonio García Ruiz

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

EL ROMPEDIZO (MÁLAGA)

El 12/6/1933 se adquiere el cortijo ¨El Rompedizo¨ a D. Eugenio Gross Schot en 175.000pts. En 1938 recibe la condición de Base Aérea Militar.

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

AME VI A-2

20 Aviones

Fabricados en Cuatro Vientos estuvieron operativos entre 1925 a 1931
Llevaba un motor Hispano HS9FB de 300 CV.

ARADO 95W

3 Aviones

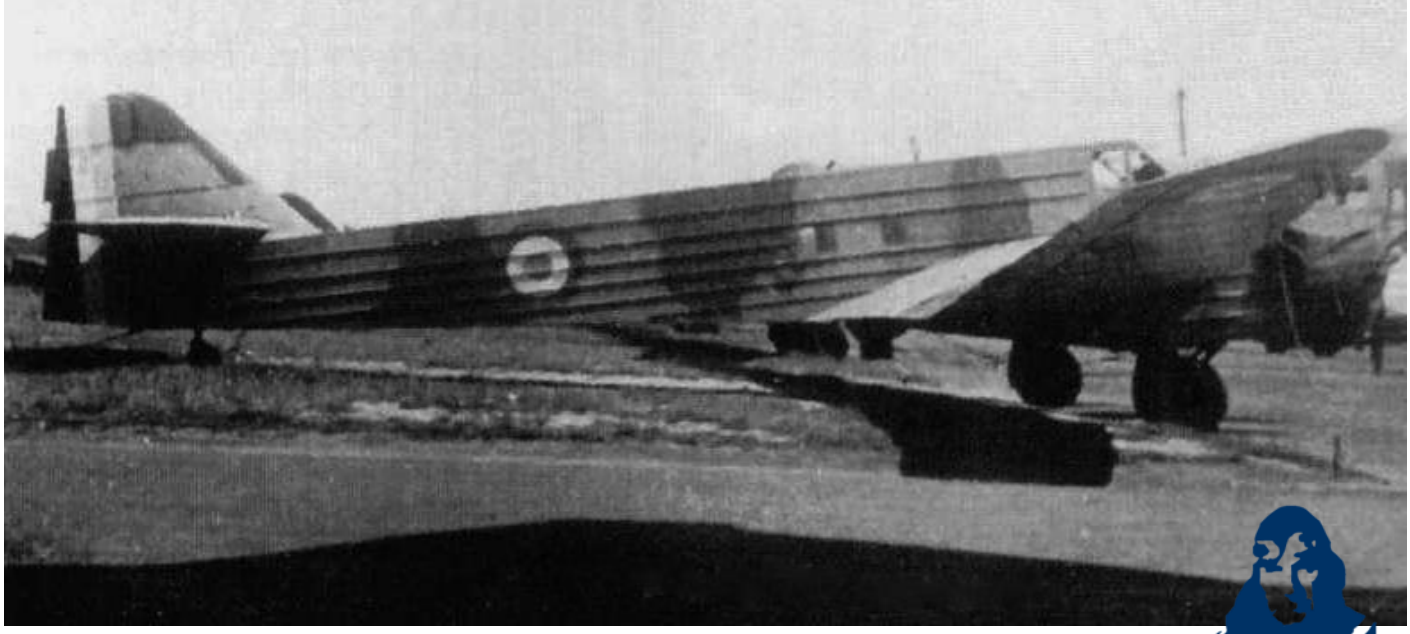
Llegaron a Pollensa en Abril 1939 y los 3 dejaron de volar por accidentes, el último en Agosto de 1940, falleciendo los 3 tripulantes.

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

El motor era un BMW 132Dc de 880 CV. con una hélice tripala
Armamento: 2 ametralladoras MG-15 de 7,9mm , un torpedo de 700kg más 375kg en bombas.

BLOCH MB-200 4 Aviones

Los 2 primeros llegaron a Barcelona el 22 de Agosto 1936.



AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

Los motores eran Gnôme-Rhône radiales de 14 cilindros de 770 CV. Su armamento era de 3 ametralladoras de 7,5mm más 1.500kg en bombas.

GONZALEZ-PAZO GP1

40 Aviones

Fabricadas por AISA en Alicante, empezaron a volar en 1937 y a partir de 1940 fueron entregadas paulatinamente a los aero-clubs.

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

El motor era un Walter Junior de 105 CV.
La última avioneta en volar EC-ALE lo hizo el 22/11/1961, había sido reconstruida en la Maestranza de León, después de sufrir un accidente en Marzo de 1956.

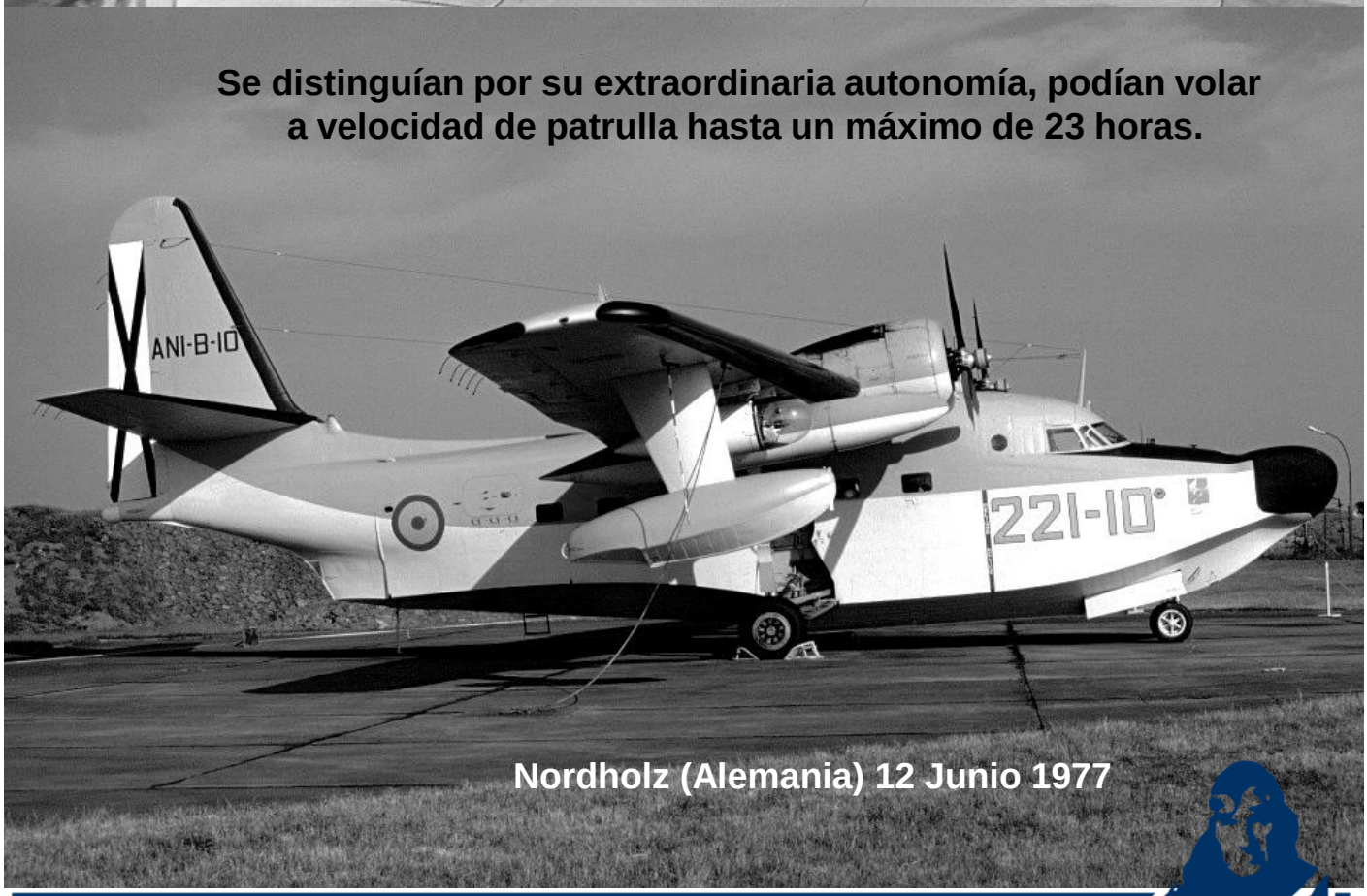
GRUMMAN HU-16B ¨ALBATROS¨

6 Aviones. Fueron adquiridos de segunda mano en Noruega en 1971 y permanecieron en servicio hasta Diciembre de 1978.

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

Montaba dos motores Wright Cyclone R-1820 de 1425 CV.
Las tripulación era de 5 hombres.
Cargaba 2.400kg en bombas ó 4 torpedos.

Se distinguían por su extraordinaria autonomía, podían volar a velocidad de patrulla hasta un máximo de 23 horas.



Nordholz (Alemania) 12 Junio 1977

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

JUNKERS JU-290A-5

Un solo avión

Este avión al servicio de Lufthansa sufrió un accidente en Barcelona el 6/4/1945, adquirido en subasta en 1947 por 1.600.000ptas, posteriormente en 1950 es vendido al Ejercito del Aire y destinado a la Escuela de Vuelo de Matacán, donde permaneció en vuelo hasta ser desguazado en 1955.

Llevaba 4 motores BMW 801-D de 1.700 CV, con una autonomía de 5.600km
Tenía acomodo para 5 tripulantes y 50 pasajeros.

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

HEINKEL HE-59B ¨ZAPATONES¨ 15 Aviones

Llegaron en Noviembre de 1936 y fueron retirados en 1946

La Sénia (Tarragona) 1938

Sus 2 motores eran BMW VI de 660 CV.
La tripulación la componían 4 hombres.
Armamento: un cañón MG FF de 20mm , 2 ametralladoras 7,92mm más 1.000kg en bombas o torpedos.

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

LOCKHEED 9 ¨ORIÓN¨

15 Aviones

Su motor era un Pratt & Whitney Wasp de 550 CV. Capacidad piloto y 7pax

Llegaron en Noviembre de 1936, solo uno sobrevivió a la ¨Guerra¨ pero no llegó a volar nunca en el Ejercito del Aire.

LOCKHEED 10 ¨ELECTRA¨

2 Aviones

Operaron desde 1937 hasta 1953, uno de ellos (42-2) estuvo al servicio del Gral. Kindelán. Capacidad un piloto y 12pax

Los motores eran 2 Pratt & Whiney Wasp Junior de 450 CV.

Colaboran en este número:
Juan Antonio García Ruiz
Roberto Yañez
Javier Permanyer
Shery
Paco Rivas
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.