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

Número
119
Octubre 2022

Noticias FIO

Con buena meteorología y aforo casi completo se celebró la demostración de octubre 2022

Foto Original © Paco Rivas, 2022

Noticias FIO

FIO "Alfa"

Noticias FIO

FIO “Bravo”

FIO “Delta”

Noticias FIO

Noticias FIO

El pasado día 24 de septiembre se retomaron las visitas guiadas exclusivas para socios a cargo de nuestros guías voluntarios. En una visita de casi 3 horas, nuestros socios pudieron conocer en más detalle la historia de los aviones de la colección y la de quienes los pilotaron, además de poder ver la serie de objetos que atesoran las vitrinas de nuestro llamado Hangar-Museo.

Se espera mantener una regularidad en esta experiencia para socios y otra visita ha sido programada para el 22 de octubre. Las inscripciones a esta y sucesivas que se vayan convocando se pueden hacer a través de la página web en la siguiente dirección:

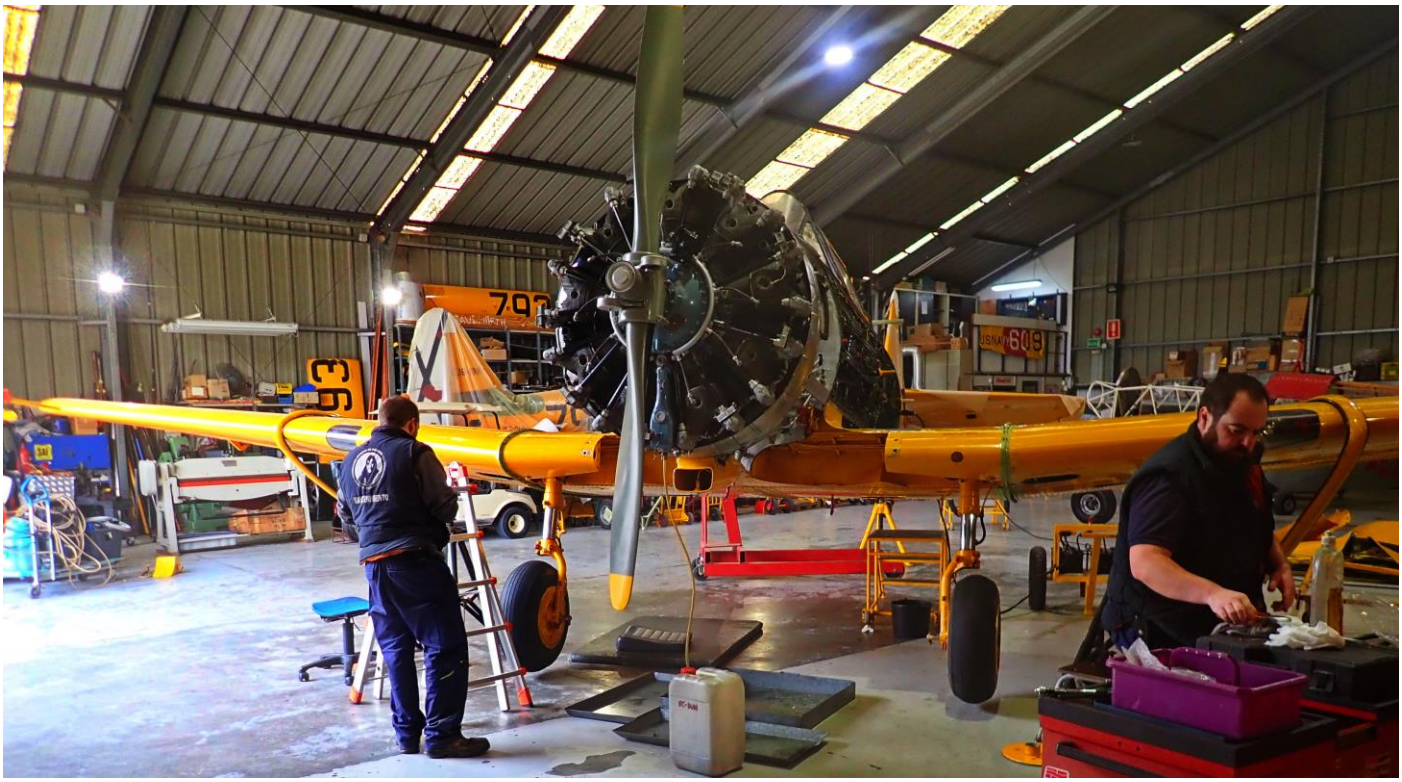
https://fio.es/visita-hangar-museo-socios-fio/

FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS
FiO DiGEST
MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

Día a día del C. R. M.

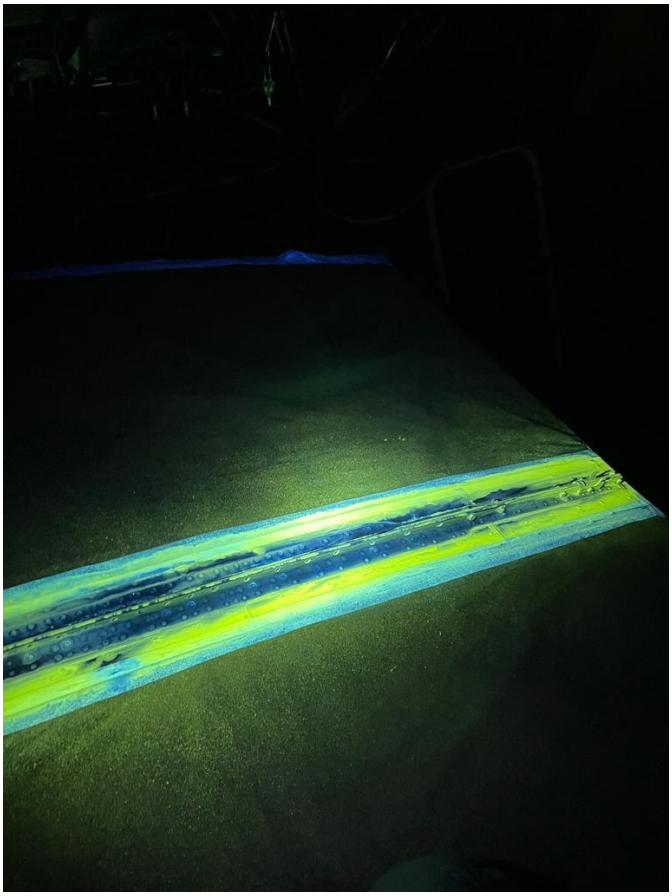
Revisión T-6 DUN

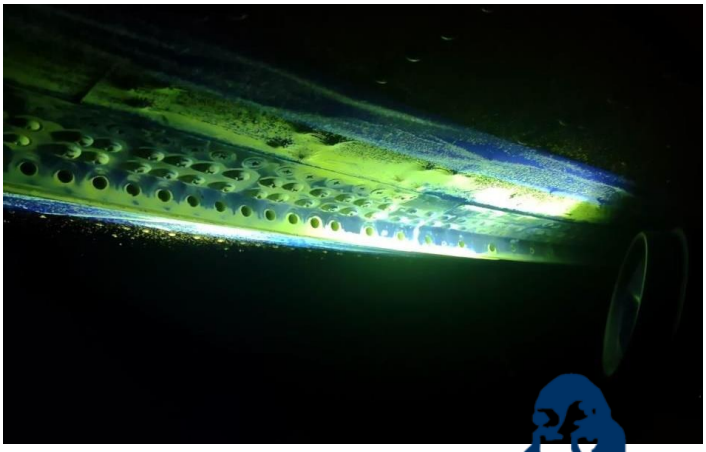
Día a día del C. R. M.



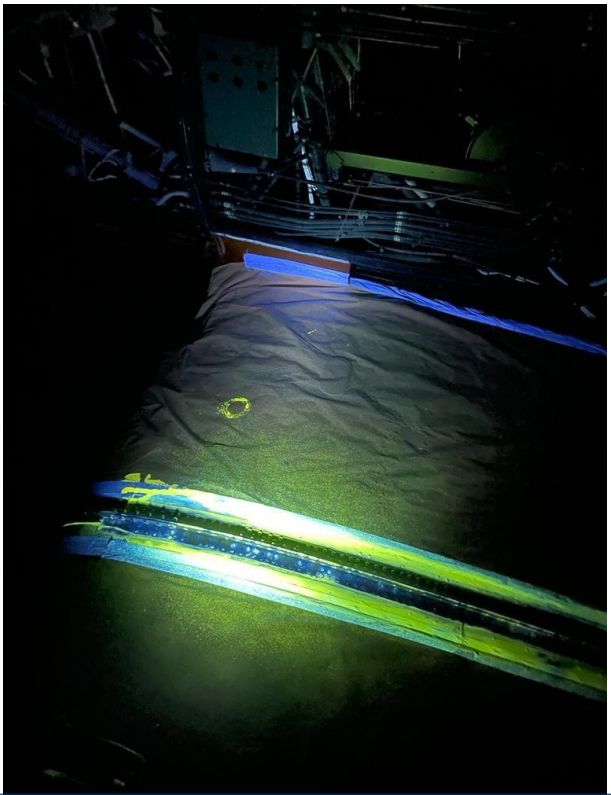
Revisión T-6 DUN

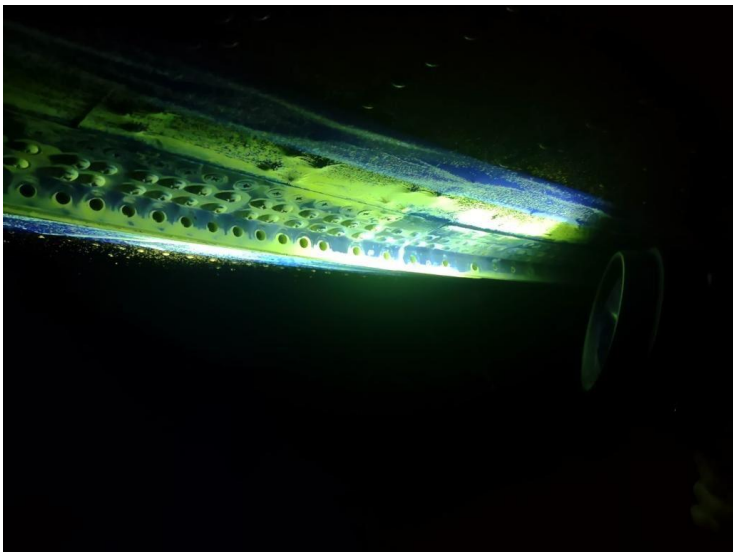
Cada 200 horas de vuelo, se realiza una revisión en el encastre de las alas con el semiplano central, para encontrar posibles fisuras en el aluminio
Es un procedimiento muy laborioso que comienza con el decapado hasta llegar al aluminio y después se utiliza un producto fluorescente.
Una vez inspeccionado el aluminio, hay que limpiar el líquido revelador y proteger de nuevo con imprimación.





Día a día del C. R. M.





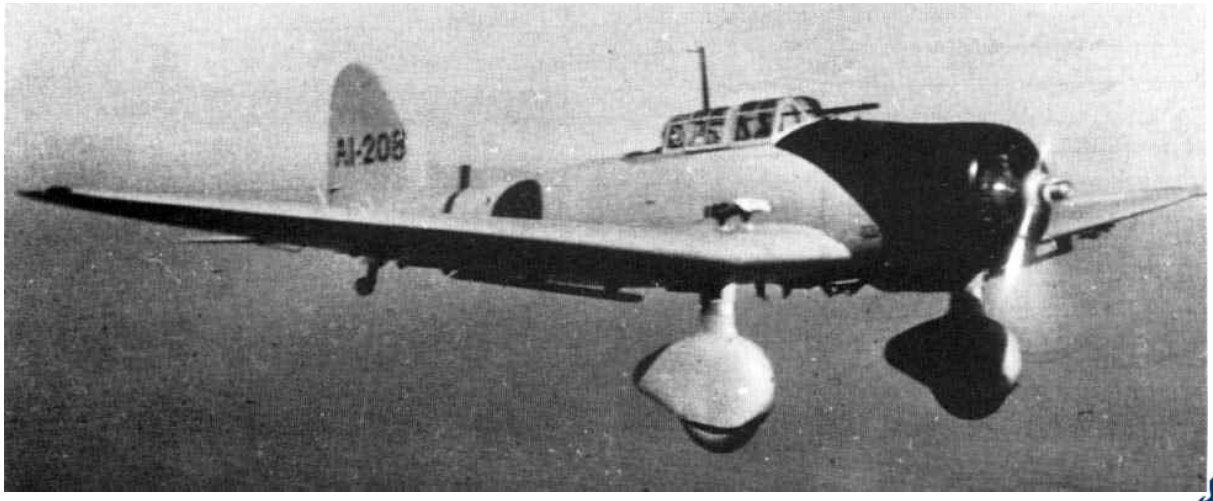
Antonio Salmerón

AICHI D3A VAL PARA EL PEARL HARBOR AVIATION MUSEUM

Foto: Pearl Harbor Aviation Museum

El Museo de la Aviación de Pearl Harbor ha recepcionado los restos de un bombardero en picado japonés Aichi D3A Val, que en compañía de los cazas “Zero” y torpederos “Kate” arrasaron con la base americana el 7 de diciembre de 1941. El Museo todavía no ha dado detalles del origen de los restos ni del historial del aparato, aunque se cree que puedan pertenecer a los encontrados en Balalae, en las Islas Salomón, en donde se hallaron numerosos restos aeronáuticos en una antigua base japonesa abandonada.

Los restos de este aparato serán sometidos a una restauración para su exposición, teniendo así el Museo una muestra de los tres principales aviones embarcados japoneses que atacaron Pearl Harbor.



Antonio Salmerón

El Aichi D3A Val es un bombardero en picado embarcado de tren fijo y ala elíptica con capacidad de una bomba de 250 kg. Pilotado por expertas tripulaciones, fue letal en los inicios de la guerra en combinación con los torpederos Nakajima B5N “Kate”, siendo el responsable directo o colaborador de diversos hundimientos aliados (algunas fuentes señalan que fue el avión del Eje que más embarcaciones aliadas hundió en la guerra). El paso de la guerra, con la introducción de nuevos cazas americanos que ganaron el control del cielo, significó un aumento de sus pérdidas en combate, siendo muchos relegados a tareas de entrenamiento a partir de 1944. Como muchos aviones japoneses, fueron usados en las etapas finales de la guerra como aviones kamikaze.

RETORNO DE UN TURBO FIRECAT

Los Conair Firecat y Turbo Firecat fueron unos aviones contraincendios modificados por la compañía Conair Group a partir de los excedentes de Grumman S-2 Tracker de la armada canadiense y americana. Los últimos de estos aviones estuvieron operando en Francia, con la Sécurité Civile hasta 2019 cuando un accidente por un fallo en el tren de aterrizaje paralizó toda la flota. Aunque dos ejemplares volvieron a volar, no fue por mucho tiempo, nuevos problemas relacionados con el tren forzaron su retiro en 2020, siendo almacenados en Nimes-Garons. Ahora, una asociación de veteranos de Sécurité Civile, L'amicale des Pompiers du Ciel, en colaboración con Musée de l'Aviation de Chasse de Montélimar, con experiencia en operar turbohélices históricos, pretende poner en vuelo a uno de estos aviones retirados. En concreto el elegido ha sido el T-24 F-ZBMA, originalmente entregado a la US Navy como S2F-1 Tracker con BuN 136552, llegado a Francia en 1985 como Firecat y modernizado a Turbo Firecat (con turbohélice) en el año 2000. Aún queda mucho trabajo por hacer, mecánicamente, pero sobre todo burocráticamente, para otorgar la calificación a este Turbo Firecat

Foto Jerry Gunner, Wikipedia.

Antonio Salmerón

NUEVO WILDCAT RESTAURADO EN EL AIRE

El 11 de octubre hizo su primer vuelo post-restauración un nuevo Wildcat, siendo esta vez el Reino Unido el origen de los trabajos, alzando el vuelo en el aeródromo de Duxford. Nuevamente se trata de la versión predominante, un FM-2, versión construida por General Motors en su división Eastern Aircraft, que produjo el grueso de los Wildcat construidos durante la guerra. El aparato en cuestión es el entregado a la Armada con nº 86690 y que tras su baja en 1946 tuvo una larga vida como aeronave civil, incluyendo avión fumigador. Entre 1979 y 1993 quedó expuesto en el National Museum of Naval Aviation en Pensacola, antes de pasar por varias colecciones privadas como avión histórico. Finalmente, el avión llegó al Reino Unido adquirido por Shuttleworth Collection en 2012. El proyecto de ponerlo nuevamente en vuelo pasó a manos de Thomas Harris en 2016, quien acudió a Aircraft Restoration Company para llevar a cabo la restauración de la aeronave.

Este Wildcat, matrículado G-KINL, es el segundo en vuelo en el Reino Unido y ha vuelto a los cielos con los colores de la Royal Navy, como Martlet III (designación británica para los Wildcat) AX733 que operó con el 805 Squadron de la Fleet Air Arm en base terrestre en Egipto, en 1941 con camuflaje *middle stone* (amarillo tierra).

Foto cortesía de George Land
https://www.flickr.com/photos/122876669@N03/52420832387/in/dateposted/

Colaboraciones

Ramón Alonso

Solar Impulse 2

Skydweller es una empresa Hispano Americana innovadora, propietaria del Solar Impulse 2 y sus derechos intelectuales, actualmente, está desarrollando este avión, que dio la vuelta al mundo terminándola en 2016 a los mandos de Bertrand Piccard y André Borschberg, siendo el primer avión y el único en realizarla, exclusivamente impulsado por energía solar.

En la fase actual, estamos desarrollando el Piloto automático y sistema de control de vuelo por FBW (Fly By Wire), originalmente los mandos de vuelo se actuaban por un sistema de cables de carbono y poleas, que ya no forman parte de los controles de vuelo.

El objetivo de Skydweller, es utilizar todos estos ensayos, para el desarrollo y construcción de lo que serán drones totalmente autónomos y muy económicos de operar, al generar ellos su propia energía, para vigilancia, comunicaciones, control de fronteras, seguridad etc. etc.

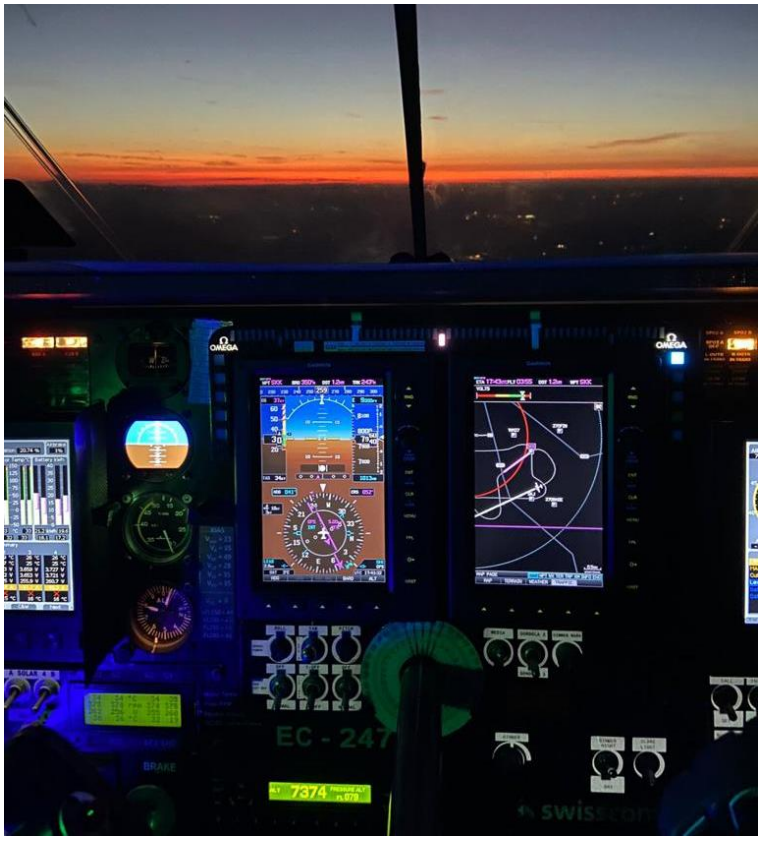
Como piloto de pruebas, puedo asegurar que es el trabajo más apasionante de los que he realizado, teniendo a toda una compañía detrás, todo un equipo de ingenieros y mecánicos de primer nivel, que me está formando y entrenando, para llevar a cabo las diferentes misiones y pruebas que realizamos en cada vuelo.

Colaboraciones

Ramón Alonso

Adicionalmente, el volar un avión único como es el Solar impulse 2, con sus peculiaridades de vuelo, debido a su enorme envergadura 72 m y su bajísima carga alar (es el avión del mundo con menor carga alar) es muy gratificante a la vez que muy intenso, pues trabajamos con márgenes de velocidad, alturas y rumbos mínimos, de hecho serían inapreciables para otros aviones.

El Test Team al que pertenezco, está en comunicación constante con el equipo de mantenimiento y con los Ingenieros de la compañía, GNC (Guidance Navigation & Control) Flight Dynamics, Power Systems, etc.. para el desarrollo de las Test Cards, que después de haberlas entrenado en el simulador, realizaremos en los vuelos de pruebas.



Colaboraciones

Ramón Alonso

Los desarrollos de los vuelos son, sin querer ser pretencioso como los que hemos visto de la NASA pero en pequeño. En el ETE (Engineering Test Element) Sala cerrada en las que están los ingenieros de GNC, Air Vehicle operator, Flight Dynamics , Power Systems, VMS (Vehicle Management System), Estructuras, FCAS (Flight Controls Actuation System), meteorología , telemetría , todos con sus pantallas y ordenadores específicos de su cometido y en permanente contacto por telemetría, VHF, Satélite etc, con el avión.

Colaboraciones

Ramón Alonso

Ramón Alonso en buena compañía

Nuestro Test Director, es el que filtra toda la información que le llega del ETE y del Test Conductor y toma las decisiones que considere de iniciar, acortar, alargar, parar o cambiar alguna de las Test Cards a realizar en cada vuelo. El Test Conductor, dirige el ETE y es el único que está en permanente contacto con radio conmigo, dándome las instrucciones y los ETC (Engineering Test Commands) que yo debo realizar. Básicamente esa es la operación que realizamos en cada vuelo, pero detrás están miles de horas de trabajo de nuestros mecánicos, ingenieros, meteorología, simulador y por supuesto nuestros Directivos para llevar a Skydweller a lo más alto. Estamos ya en una fase, muy importante y avanzada en la que una vez demostrada la total operatividad del Piloto Automático y sistema FBW, el avión será en breve totalmente autónomo sin necesidad de llevar a un piloto a bordo.

Pulse aquí para ver un video del Solar Impulse 2 aterrizando

Colaboraciones

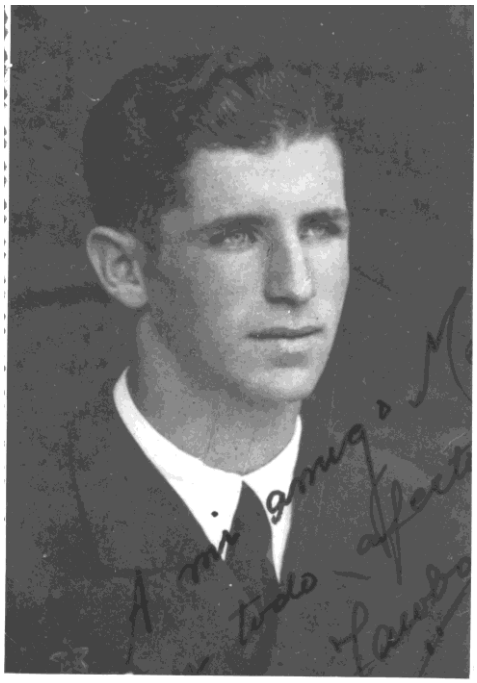
Carlos Lázaro

Una pedida de mano arriesgada

La Fundación Infante de Orléans mantiene en su colección un ejemplar del avión biplaza Boeing-Stearman Model 75, aparato empleado como avión de entrenamiento de la USAAC, USAF y la US Navy, así como de la Real Fuerza Aérea Canadiense durante la Segunda Guerra Mundial. De este notable aparato se llegaron a construir más de 9.000 ejemplares que en posguerra sirvieron como aparato deportivo, vuelos de fumigación, acrobacias aéreas y escuelas privadas de pilotos del continente americano, siendo uno de ellos protagonista de una proeza aeronáutica realizada en México D. F. bajo los mandos de un aviador español.

Durante la Guerra Civil, el aviador vasco Jacobo Fernández Alberdi, famoso entre sus compañeros por su fanfarronería y su gran habilidad en el pilotaje con el Polikárpov I-16, huyó a Francia en su avión al final de la campaña de Cataluña (enero-febrero de 1939). Tras abandonar el campo de internamiento donde estuvo encerrado, se quedó a vivir en Francia hasta que se produjo la ocupación nazi del país. Alberdi cruzó la frontera pirenaica y entró en España, pero fue detenido y encarcelado en la cárcel de San Sebastián, de donde se fugó el 31 de julio de 1944. El piloto republicano atravesó todo el país y se refugió en Portugal, donde recibió ayuda de la diplomacia mexicana para llegar a los EE.UU., alcanzando finalmente Ciudad de México en 1945.

Carlos Lázaro



Un año más tarde, Alberdi alcanzó popularidad entre la colonia de exiliados españoles por la original manera con la que le pidió matrimonio a su novia, Elisa Flores Morales. En la mañana del 3 de marzo de 1946, Jacobo llevó a Elisa a la escuela de Aviación México donde impartía cursos de pilotaje con una Boeing Stearman y, después de proponerle matrimonio, quiso hacerle patente su amor invitándole a hacer un vuelo especial y muy arriesgado. La futura novia, antes de enfundarse el traje de vuelo y subir a la cabina del Boeing, le respondió con un convincente: *¡Contigo hasta la muerte!*

Lo que menos se podía imaginar Elisa es que Jacobo pretendía emular la hazaña del piloto francés Charles Godefroy que atravesó el arco de triunfo en París el 7 de agosto de 1919. Godefroy realizó su proeza tripulando un caza Nieuport 27 como airada respuesta al Alto Mando francés que había obligado a los aviadores franceses a desfilar en el Día de la Victoria ¡a pie! En cambio, el aviador español quería volar con su novia bajo el arco del Monumento a la Revolución, famoso mausoleo histórico que albergaba los restos mortales de las principales figuras de la revolución de México. La futura hija del matrimonio Mirenchu A. Fernández, afirmó que el vuelo transcurrió rápidamente: atravesó el monumento una primera vez desde avenida Juárez (Oeste-Este) y luego volvió a hacerlo desde paseo de la Reforma (Norte-Sur).

La verdad es que el vuelo de Alberdi fue temerario, pues previamente había medido someramente la anchura del arco en tierra ¡a zancadas! De hecho, durante la proeza aérea tuvo que inclinar ligeramente la aeronave para que la envergadura alar del Stearman (9,81 metros) pudiera atravesar el Monumento. Después del arriesgado vuelo, Alberdi concedió una entrevista en la que afirmó: *Mi novia se portó muy valientemente. La primera vez, cuando "piqué" por encima de las casas, se limitó a cruzar los dedos como hacen aquí cuando quieren desear suerte. Me dijo que también se puso a rezar un padrenuestro. No le di tiempo a terminarlo*.(1)

(1) Isis M. García Martínez, "El piloto enamorado que voló bajo el Monumento a la Revolución" *El Universal*, 9 de mayo de 2016 (https://www.eluniversal.com.mx/entrada-deopinion/colaboracion/mochilazo-en-el-tiempo/nacion/sociedad/2016/05/9/el-piloto-enamorado). Véase la biografía de Alberdi en www.adar.es/aviadores-republicanos/.

Las consecuencias del fantástico vuelo bajo el emblemático monumento fueron inmediatas: al aterrizar en el aeropuerto, el Director de la Aeronáutica Civil, general Alberto Salinas Carranza, sobrino de Venustiano Carranza, héroe de la Revolución le dijo: *Mira Jacobo, por un lado te voy a felicitar por tu heroísmo y por lo bien que lo hiciste; por otro lado, te voy a quitar la licencia y multar con cinco mil pesos.* En la prensa hubo una reacción desmedida por la inconsciencia del vuelo a baja altura (probablemente también contribuyó el hecho de que lo había hecho un loco exiliado español). En su defensa Alberdi adujo, ingenuamente, que desconocía las leyes de vuelo sobre zonas urbanizadas ya que llevaba poco tiempo en el país, pero cuando trascendió el romántico motivo de la hazaña parece ser que se le devolvió la licencia. Este inquieto aviador español falleció el 13 de mayo de 1951 en Tapachula (Chiapas) viajando como tripulante en el avión de un amigo que le había ofrecido dar un paseo en vuelo.(2)

Artículo periodístico mexicano que recoge el vuelo de Alberdi (Archivo M. Fernández)

(2) Se aeronáuticas españolas sucedidas entre 1896 y 1943 que se incluyen en el libro, C. Lázaro Ávila. *Relatos aeronáuticos*. Madrid. Edición del autor, 2022. puede ver el video de la hazaña de Godefroy en (https://es-es.facebook.com/DiscoveryLA/videos/el-d%C3%ADa-en-que-un-avi%C3%B3n-atraves%C3%B3-el-arco-del-triunfo/648174269376207/). En honor de la verdad, creemos que Alberdi superó la gesta de Godefroy porque realizó su proeza atravesando el Monumento a la Revolución en dos ocasiones en un mismo vuelo y sin haber tomado tantas referencias como el piloto francés. Un suceso similar, no menos meritorio, ocurrió la primavera de 1944 cuando el piloto estadounidense William Overstreet Jr (357 Fighter Group) tripulando su Mustang p 51 *Berlín Express*, persiguió a un Messerschmitt Bf 109 sobre París y se arriesgó a perseguirle por debajo del arco de la Torre Eiffel, abatiéndole momentos después de que ambos aviones lo hubieran cruzado. El aviador mexicano José Ramón Buergo Troncoso nos puso sobre la pista de esta proeza gracias a su artículo “Pilotos republicanos en México” (*Quauhtli* .Academia de Historia Aeronáutica de México, n.º 3;2001; págs. 21-39. El vuelo de Fernández Alberdi y su novia forma parte del compendio de casi un centenar de anécdotas

el vigía

Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del IHCA

Hace 70 años
Prácticas

Tenerife 17 octubre 1941

Destacadas en Gando dos escuadrillas expedicionarias de Fiat CR-32, provenientes de los 21 y 22 Regimientos de Caza (Getafe y Sevilla), con objeto de familiarizar al personal en el vuelo sobre el mar y reconocer los campos enclavados en el Archipiélago, el tan activo teniente coronel Escribano, jefe accidental de la Z.A.C. y A.O.E., aceptando una invitación del Cabildo organizó una visita a esta isla.

Al mando de una escuadrilla mixta, compuesta por 5 Fiat, 2 hidros Dornier Wal y un Junkers 52, anteayer voló hasta Los Rodeos. Previamente, ante la expectación y entusiasmo de los isleños, evolucionó sobre el puerto de Santa Cruz, realizando los cazas una demostración, tanto de su maniobrabilidad como de la audacia de sus pilotos. A la tarde-noche, el Cabildo obsequió a los aviadores con un cocktail seguido de baile en el Casino.

Hoy de regreso ya, han sobrevolado Santa Cruz de la Palma y La Gomera, antes de aterrizar en su base en Gran Canaria.

En la foto, María Luisa Ferrer de Armas, hermana de Alfonso –uno de los pilotos expedicionarios– y "madrina" de estos, aparece junto a la cola de un Fiat, que hasta las Canarias llevó el legendario emblema de Morato.

Hace 90 años
Incertidumbre

Zaragoza 4 octubre 1921

Si ayer el aeroplano *Zaragoza 1*, que pilotaba el capitán Moreno Abella, marqués de Borja, con observador teniente D. Vicente Barrón, por rotura en el timón se vio obligado a aterrizar en el aeródromo eventual de Daimiel; hoy, el alcalde ha recibido un telegrama firmado por el capitán aviador Sr. Acedo y el teniente piloto Sr. Paredes que tripulan el *Zaragoza 2*, en el que saludan al pueblo zaragozano y notifican que salieron con dirección a Melilla, después de haber tenido que aterrizar por concluírseles la gasolina en Villahermosa (Ciudad Real).

El alcalde les ha contestado con otro telegrama dirigido a Melilla, en el que tras expresarles la gratitud y el saludo de todos, les desea un gran éxito en la campaña.

Hace 75 años

Esforzados

Barcelona 7 octubre 1936

En la *Maisón Dorée* en la plaza de Cataluña, abrumado por las felicitaciones, abrazos, saludos y apretones… encuentro a Rodolfo Robles, el valeroso alférez de Aviación, a quien no dejan ni tomar una taza de café; al fin, liberándose de sus admiradores, nos dedica unos minutos.

Pertenecía –me dice– a la guarnición del Prat y el 1 de junio, sospechando lo que se nos venía encima, la oficialidad verdaderamente republicana –coronel Sandino, capitanes Bayo, Meana y Ponce, teniente Adonis y yo– realizó una gran limpieza de elementos desleales.

Llegaron las jornadas del 19 y 20 de julio y cada uno de nosotros no voló menos de seis u ocho horas diarias. ¡Agotador, pero lo hacíamos por la República!

En el frente aragonés – agrega– en armamento y calidad el enemigo es muy inferior al Ejército leal. Y de moral, ni que decir. Claro; como que nosotros luchamos por un ideal, y ellos por el dinero y la coacción. Ningún aparato enemigo vuela a menos de tres mil metros; de ahí que, por su cota, nuestras fuerzas reconozcan a los aparatos leales y rebeldes.

Finalmente, nos habla con admiración de González Gil, afiliado como él al partido socialista, piloto e ingeniero aeronáutico. ¡Un genio malogrado! pues al estallar la rebelión, desatendiendo los consejos de sus amigos, junto con las milicias, marcho al frente, muriendo en los primeros combates de la Sierra madrileña. Extraído de La Gaceta del Norte (Bilbao).

En la foto, antes de salir para un servicio, vemos a Robles junto a su ametrallador Castedo.

Nota de El Vigía: Refiriéndonos a Rodolfo Robles, no nos resistimos a dar a conocer la poesía que, en 1980 –44 años después– dedicó a su amigo Juan J. Maluquer, recordando la "misteriosa" salida del "Breguet" –cerquita cerquita del suelo– de aquella imprevista barrena, que les llevó a pensar que todo estaba perdido.

"De la mano de Dios, voy por el mundo,
Soslayando peligros de tal suerte
Que de Dios son mi fe, mi amor profundo,
De la mano de Dios hasta la muerte".

Hace 70 años

Vuelo sin motor

Somosierra 14 octubre 1942

En sencilla ceremonia, presidida por el jefe de E.M. del Aire general González Gallarza, ha tenido lugar la entrega de títulos a los alumnos de la 1ª Promoción de vuelo sin motor. En la fotografía, el alumno Ramón Girona Godó, primer piloto "A" formado en la Escuela, saluda antes

de prender en la guerrera del veterano y prestigioso aviador el emblema correspondiente a dicha práctica aeronáutica. (RdeAyA 10-2007).

Hace 30 años

Arriesgados

Villanubla 27 octubre 1981

Habiendo partido de Dobbins AFB en Georgia y con escalas en Westower AFB, Saint John´s, Lajes y Tancos; acompañados de dos C-130, el "Duckbutt" de la USAF y otro del Ala 31, al mando del teniente coronel José Carlos García-Verdugo, han aterrizado en esta base los ocho "Caribou" adquiridos de segunda mano en USA.

Para tripulaciones no habituadas a ello, emocionantes fueron sin duda, los dos "saltos" transatlánticos de 10 h. 30 min. hasta Azores y 7 h, 45 min. hasta tierra lusa, en unos aviones con 20 años a cuestas.

Anochecido ya, y con chubascos tormentosos llegaron a Lajes, donde con la ayuda del GCA. entraron. Algo digno de verse, puesto que un veterano controlador declaró: *"Desde la Segunda Guerra Mundial, no había visto nada tan hermoso, como la toma de tierra de ocho viejos aviones bajo la lluvia".*

Hace 45 años

Puntilla en la pista

Valladolid 19 octubre 1967

Con el fin de recoger reclutas en Villanubla para trasladarlos a Palma de Mallorca, esta mañana despegó de Getafe el Douglas DC-4 (T.4-14) del Ala nº 35, tripulado por el capitán Jaime "Jimmy" Álvarez del Castillo, el teniente Andrés Blanco Sáinz y los brigadas Hernandez (mecánico) y Orde (radio). Cuando a las 07:32 horas Z, aterrizaba con muy limitadas condiciones meteorológicas –desde la torre, la niebla ocultaba la pista– sus ocupantes percibieron que el avión había tropezado seriamente con algún obstáculo. Inmediatamente el piloto desconectó el sistema eléctrico y paró motores. Detenido 400 metros más adelante del punto de colisión, en la pista había quedado un reguero de astillas de madera, trozos del capot del motor, tornillos y la hélice del motor nº 3, cuyos desperfectos se cifraron en un 80%, en menor cuantía el nº 4, resultando destruido en su totalidad el flap derecho.

¿Qué había ocurrido?. Un camión que circulaba por la carretera N-601, al no encontrar la barrera echada, había invadido la pista.

Si bien no se han producido víctimas humanas, el vehículo transportaba una vaca que, gravemente herida, hubo de ser apuntillada.

Nota de El Vigía: Con el tiempo, este incidente se fue deformando y a este cronista le contaron que un DC-4 se había llevado por delante los cuernos de un toro… Lo que sí es cierto, y me lo ha corroborado el entonces capitán Jesús Morán, quien como oficial de seguridad de vuelo redactó el informe, que entre las piezas del avión y astillas de la caja del camión, en la pista apareció una oreja de la malograda vaca.

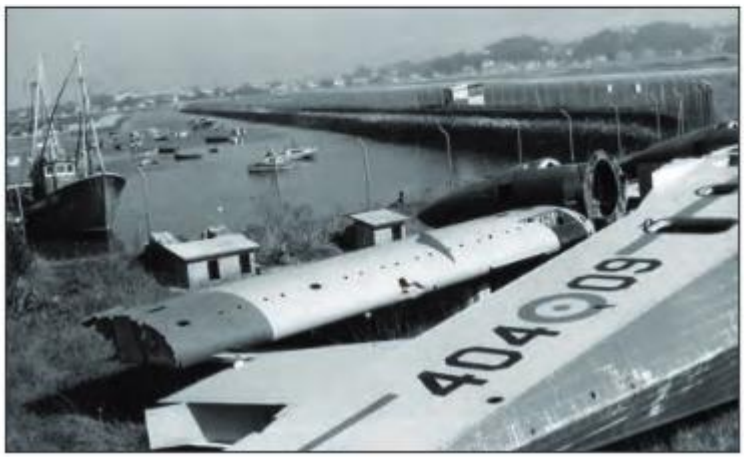
Hace 35 años

Percance

Fuenterrabía 7 octubre 1977

Como ya es sabido, cuando el pasado 7 de marzo, el "Botijo" (UD.13-9 / 404-09) trabajaba en la extinción de un incendio declarado en el monte Jaizquibel, tuvo la desgracia que al tomar agua entre los espigones francés y español que conforman la desembocadura del río Bidasoa, colisionara con el acantilado sin que, por fortuna, causase víctimas.

Siete meses después, parcialmente desguazado, y avergonzado quizás viéndose en tan lamentable estado en un extremo del aeropuerto de San Sebastián, este cronista ha retratado al "Canadair" con el pintoresco puerto pesquero al fondo.



Hace 70 años

Recompensa

Berlín 18 octubre 1941

En acto celebrado en la Embajada de España, su Agregado Aéreo, teniente coronel Pazó, en nombre del Ministro del Aire general Vigón, ha hecho entrega al Dr. Ernst Heinkel, de la Cruz de tercera clase del Mérito Militar con distintivo blanco. Con ella se quiere rendir homenaje al famoso constructor, en reconocimiento al magnífico resultado que dieron los aviones de su marca, en la pasada Guerra de Liberación

Nº 4.- 1929 Comper CLA.7 “Swift”

El Comper CLA-7 "Swift" (vencejo) es un pequeño avión monoplaza deportivo, diseñado con el objetivo de lograr un avión lo más económico posible y que, al mismo tiempo, resultase competitivo. Fue producido por la Comper Aircraft Company de Hooton Park, Cheshire, Reino Unido, durante los años 30 y su éxito fue debido a que alcanzó un rendimiento igual o incluso superior al de aeronaves mucho más caras. Su construcción es clásica, en madera y tela y las alas son fácilmente replegables hacia atrás con objeto de disminuir el espacio ocupado en hangar y facilitar su almacenamiento. Fueron construidas tan sólo 44 unidades entre los años 1929 y 1934, pese a lo cual cuenta en su haber con un meritorio palmarés de éxitos en competiciones, pruebas y raids aéreos, entre los que figura el segundo de Fernando Rein Loring, entre Madrid y Manila, en 1933.

Dimensiones:

Envergadura: 7,32 m.

Longitud: 5,56 m.

Altura: 1,70 m.

Peso en vacío: 245 Kg.

Peso máximo: 447 Kg.

Características:

Velocidad máxima: 225 Km/h.

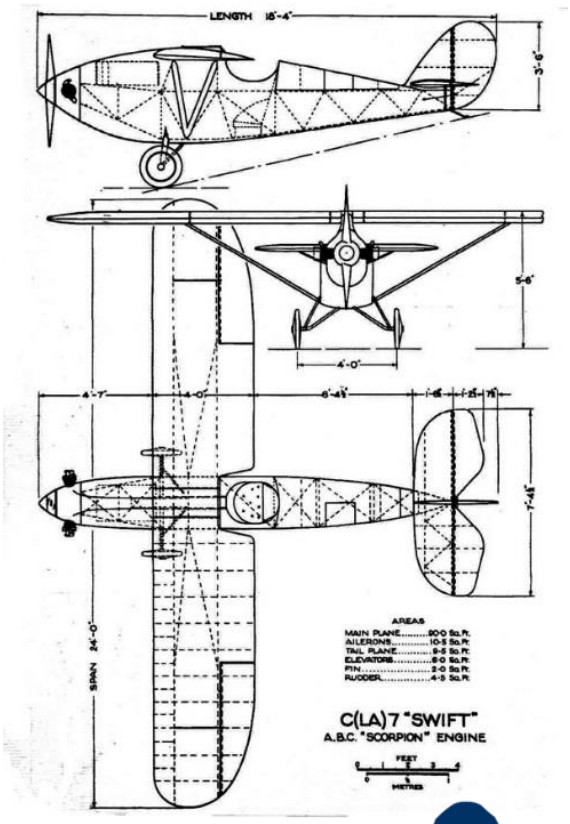
Velocidad de crucero: 193 Km/h.

Velocidad mínima: 68 Km/h.

Techo de servicio: 6.700 m.

Autonomía: 600 Km.

Motor. Pobjoy Cataract de 90 CV.



"LA COLECCIÓN"
Comper CLA.7 "Swift"

Historia

Su diseñador, Nicholas Comper, era teniente Piloto de la Royal Air Force, pero comenzó como aprendiz en el Departamento Técnico de "Aircraft Manufacturing Company" bajo la tutela de Geoffrey de Havilland, mostrando desde el principio una gran afición en el diseño de aviones.

Tras la Primera Guerra Mundial se dedicó al estudio de la Aerodinámica y en 1923 participó en la formación del "Cranwell Light Aeroplane Club" cuyo fruto fueron cuatro aviones diseñados por Nicholas, quien también llevó la dirección de los proyectos. Fueron denominados CLA-1, CLA-2, CLA-3 y CLA-4. Todos ellos mostraron la originalidad y el sentido común aplicados al convencimiento de que, para obtener un buen rendimiento en un avión ligero, no se necesita una gran potencia.

De estos diseños previos de Nicholas Comper, el auténtico precursor del "Swift" fue el CLA-3 pese a que era un tipo muy diferente de avión: monoplaza parasol, pero también con el motor Bristol "Cherub". La evolución logró muchas mejoras, no sólo en cuanto al rendimiento, sino muy principalmente en cuanto a controlabilidad, confort para el piloto y mejor aspecto general. Este último es un extremo que en su día provocó una cierta perplejidad porque viendo los dibujos y las vistas en las tres dimensiones, daba la impresión de que era rechoncho y pesado, sin embargo, al natural resultaba de apariencia agradable y hasta ligera.

En marzo de 1929 Nicholas Comper dejó la RAF para fundar, en el aeródromo de Hooton Park, la "Comper Aircraft Ltd." El primer Swift salió de fábrica en diciembre de ese mismo año. Como evolución del CLA-3, el parecido era notorio, sin embargo, las diferencias también lo eran: fuselaje menos estilizado y alas montadas directamente en la parte superior del fuselaje, delante de la cabina y en línea con los ojos del piloto. Desde el comienzo del diseño del "Swift", Nicholas Comper se impuso el objetivo de conseguir la mejor visibilidad posible, para lo cual evitó colocar al piloto debajo del ala, como sucedía en el parasol, situándolo detrás de ella y con la línea de visión en el mismo nivel. De esta forma mejoró notablemente la visión hacia adelante y hacia arriba respecto al CLA-3. Pero la posición retrasada del peso del piloto, unida a que llevaba un motor bastante ligero (un "ABC Scorpión" de dos cilindros opuestos refrigerados por aire y una potencia de 40 Hp), obligó a alargar el momento de morro para facilitar un buen centrado. Con esta concepción resultaba un diseño más limpio con menor resistencia al avance.

Examinando el diseño aerodinámico del "Swift" se aprecia que el fuselaje no es más ancho de lo estrictamente necesario, aunque sí que es más alto, precisando un timón de dirección más grande de lo que exigiría el tamaño del avión. Sin embargo, esa altura del fuselaje le permite esconder parte del tren de aterrizaje, principalmente la amortiguación que es lo que mayor resistencia al avance habría provocado, mejorando así su aerodinámica y consiguiendo unas líneas más limpias.

"LA COLECCIÓN"
Comper CLA.7 "Swift"

El apoyo de las alas sobre el fuselaje lo realiza en una zona muy estrecha, por lo que la parte de superficie alar sin sustentación es mínima. Para garantizar la robustez suficiente lleva un par de tirantes en "V" en cada semi-ala.

Estructuralmente el "Swift" sigue la pauta de la época y de los anteriores diseños de Comper, con fuselaje entelado y estructura formada por largueros y puntales diagonales unidos a los largueros, con refuerzos de contrachapado de tres capas. Construcción ligera, resistente y que precisa escaso mantenimiento.

En realidad, el fuselaje está formado por tres partes separadas y unidas mediante tornillos. La parte frontal lleva la bancada del motor, la central es la porción de cabina y la trasera lleva los empenajes de cola.

El ala es también de estructura simple y tradicional, formada por largueros y costillas recubiertos de tela. Está construida en tres partes de las cuales la central forma parte del fuselaje y las dos laterales son plegables. Fueron diseñadas de forma que se plegasen fácilmente con sólo retirar dos pinzas de blocaje en el larguero delantero. No era necesario desconectar el control de los alerones, por lo que la operación precisaba escasos minutos. Con las alas plegadas el Swift ocupaba solamente 229 cm de ancho lo que facilitaba su aparcamiento en cualquier garaje. El peso en vacío del prototipo era de 331 lb con un máximo de 600 lb.

El tren de aterrizaje tiene amortiguadores de bandas elásticas ocultos en el fuselaje. La alineación de las ruedas se asegura mediante tirantes inclinados hacia atrás. Las patas se componen de dos ejes independientes articulados al centro con el sistema de amortiguación.

El depósito, de alimentación por gravedad, tiene una capacidad de nueve galones con una partición interna que permite separar un galón para uso de reserva.

El certificado de aeronavegabilidad le fue expedido el 16 de abril de 1930 y su primer vuelo, oficialmente, se produjo el día 17. Sin embargo, once días antes ya hizo una demostración en Hooton Park y al parecer, con anterioridad, hizo otros vuelos de prueba con total éxito. Fue registrado G-AARX.

Ya en los primeros modelos que salieron de la línea de producción hubo frecuentes cambios de motor que se tradujeron en diferentes ofertas comerciales. Primero por el radial British Salmson AD.9 de 55 Hp de potencia. Así mientras el equipado con motor Scorpion se ofrecía en £400, el "Salmson Swift" costaba £475 y un poco más, £525 para el que resultó más común, el equipado con el motor Pobjoy "R", radial de 7 cilindros refrigerados por aire, que con un peso de 130 lb entregaba 75 Hp de potencia a 3.000 rpm que tras la reducción se convierten en 1.400 rpm para la hélice. Con esta motorización el Swift alcanzaba una velocidad máxima de 145 mph con un crucero de 120 mph. El cambio de motorización fue acompañado del rediseño del timón de dirección, sustitución de las anteriores ruedas de goma maciza por las de aire y algunos otros cambios menores.

"LA COLECCIÓN"
Comper CLA.7 "Swift"

Casi de inmediato comenzaron las participaciones en pruebas de carreras aéreas y los vuelos de larga distancia. Para las carreras surgieron los modelos motorizados con el más potente de Havilland Gipsy. Las tres últimas unidades construidas, los conocidos como "Gipsy Swift", fueron motorizados, dos con el Gipsy III de 120 Hp, y el otro, con el Gipsy Major de 130 Hp.

El primer vuelo de larga distancia se inició el 22 de agosto de 1931. El Lt. "Boozy" Byas, con el Swift matriculado G-ABNH, partió de Heston y voló hasta Johannesburgo, cubriendo las 7.320 millas del recorrido en diez días, en los que totalizó 73 horas de vuelo, lo que daba una media de algo más de 100 mph. No estableció ningún nuevo récord, pero cerca le anduvo y dejó demostrado el excelente funcionamiento del "Swift" y de su motor, el nuevo Pobjoy "R".

Tres meses más tarde Arthur Butler, con el Comper "Swift" matriculado G-ABRE, motor Pobjoy "R", despegó de Lympne, Kent, a las 5:10 a.m. del 31 de octubre de 1931 y tras 9 días, 2 horas y 20 minutos, aterrizó en Darwin, Australia, a las 4:23 p.m. hora local, habiendo recorrido 10.425 millas. Pese a haberse encontrado en la ruta con fuertes vientos en cara y haber tenido que soportar lluvias torrenciales, tanto el comportamiento del "Swift" como el del nuevo motor Pobjoy "R" fueron excelentes. Por supuesto, también lo fue el del piloto, quien a su llegada a Darwin aseguró "no estar muy cansado y haber tenido un viaje excelente excepto en las últimas etapas".

Richard Shuttleworth, junto con George Stead, participaron con dos Comper Swift en la equivalente india a la King's Cup Race, el Viceroy Challenge Trophy. El 25 de enero de 1933 Stead y Shuttleworth despegaron de Old Warden con el Swift G-ACBY y el G-ABPY respectivamente y llegaron a Delhi tres días antes de iniciarse la carrera. Stead logró un máximo de velocidad con 154 mph y Shuttleworth no pudo terminar la carrera por avería.

Poco más tarde, en marzo de 1933 Fernando Rein Loring, con el Comper Swift matriculado EC-AAT, realizó un raid Madrid - Manila que, sin ser constitutivo de récord, si fue un gran éxito y es uno de los grandes hitos de nuestra Aviación.

“LA COLECCIÓN”
Comper CLA.7 “Swift”

Unir por el aire la capital de España con la de Filipinas fue un reto especialmente atractivo para la Aviación de la época. Ya lo hizo en 1926 la escuadrilla Elcano y el propio Rein Loring, pilotando "La Pepa", en 1932. En aquel raid y en la improvisada escala en Hong-Kong coincidió con Arthur Butler, de camino en su raid Londres - Darwin. Butler le mostró el Swift y fue tal el impacto que causó en Rein Loring que, faltándole aún las últimas etapas para concluir su viaje, telegrafío a Nicholas Comper para realizar el pedido de un Comper Swift con el que planear un futuro nuevo viaje que mejorase los resultados del que estaba realizando.

Loring llegó de vuelta a Madrid en octubre y en enero del siguiente año, 1933, se trasladó a Hooton Park, donde los días 20 y 27 realizó sendos vuelos de prueba y familiarización con un Swift, en total tres vuelos de 20 minutos de duración. Naturalmente el avión que voló era el ejemplar que la casa mantenía para demostraciones, el G-ABUU, es decir, el que la FIO tiene en su colección y que ha sido pintado con los colores, decoración y matrícula del que poco más tarde recogería Loring en la factoría para trasladarlo a España y encarar su segundo raid Madrid - Manila.

Este segundo raid comenzó el 18 de marzo con un trayecto Madrid - Túnez, 1460 km, que le llevaría 7 horas y media y que se realizó con entera normalidad. Tras Túnez volaría a Bengasi, El Cairo, Bagdad, Bushire, Jask, Jodhpur, Calcuta, Rangún, Thakek, Hanoi, Hong Kong y Manila donde llegaría el 10 de abril tras recorrer los 15.000 km de distancia en 82 horas y cuarenta minutos, logrando una magnífica media de 182 km/h.

Si bien en este segundo raid no se produjeron los problemas del primero, tampoco estuvo totalmente exento de dificultades, principalmente meteorológicas y burocráticas que, por fortuna, no impidieron el triunfo final.

"LA COLECCIÓN"
Comper CLA.7 "Swift"

Tras la consecución del raid el EC-AAT fue vendido en Hong Kong. Sin embargo, su historia posterior es una cuestión sobre la que parecen planear algunas dudas. En nuestro boletín "En Vuelo" nº 8 y bajo el título "¿Qué pasó con el Ciudad de Manila"? Javier Permanyer nos narra cómo según algunas fuentes, el avión de Rein Loring se encontraba en Barajas al inicio de la Guerra Civil, recogiéndolo así el libro de Justo Miranda y Paula Mercado, "Aviones en la Guerra Civil Española". De igual manera Gerald Howson en su compendio "Aircrafts of the Spanish Civil War", asegura que: "... el avión estaba todavía en Barajas el 18 de julio de 1936, siendo utilizado para tareas de enlace. No obstante, parece que no sobrevivió a la guerra, siendo probablemente destruido en un bombardeo en octubre de 1936." Probablemente ambas versiones procedan de la misma fuente, pero no hay o no se han encontrado pruebas documentales de su veracidad.

Por otro lado, Javier Permanyer recoge en su artículo una interesante fotografía tomada el 23 de mayo de 1933, en la que se ve al EC-AAT, en una feria comercial, la British Empire Fair, donde era exhibido por la firma Far East Aviation Ltd. Constituye una prueba irrefutable de que al menos en esa fecha el "Ciudad de Manila" estaba en Hong Kong. En otra fotografía, en el siguiente Boletín, se ve al piloto chino Nieh Wei-Lian posando delante de un Comper Swift que lleva pintada en el buje de la hélice la característica banda blanca de Rein Loring, lo que podría significar que al repintar el "Ciudad de Manila" dejaron el buje de la hélice como estaba, lo que por otra parte parece bastante natural. Finalmente, otra fotografía recoge ese mismo avión en situación precaria después de haber capotado.

Queda otro detalle también tratado en el referido artículo del Boletín nº 8 de la FIO: Según la documentación conocida hasta la fecha, ninguno de los Swift fabricados, fue vendido en China, al menos de forma directa por la Comper Aircraft. Sin embargo, se sabe que el aparecido en las fotos fue adquirido en Hong Kong y según los documentos personales y el testimonio del hijo de Loring, Fernando Rein Loring Arraiza, indican que el "Ciudad de Manila" fue vendido en Hong Kong, lo que parece prueba suficientemente concluyente de cuál fue su historia.

El Comper CLA-7 Swift de la FIO (EC-HAM):

El "Swift" propiedad de la FIO fue fabricado en 1932, por la "Comper Aircraft Ltd.", en el Aeródromo de Hooton Park, en Cheshire. Tiene el c/n S.32/5, estaba equipado con el motor Pobjoy "R" nº 74 y fue matriculado G-ABUU. Iba pintado en azul y blanco.

El vuelo de prueba lo realizó el propio Nicholas Comper, el 8 de abril de 1932, con una duración de diez minutos. El motor fue desmontado para cumplimentar una modificación y realizó otro vuelo el día 19 con una duración de cinco minutos. Ambos vuelos aparecen en el Aircraft Log Book como "Test Flight" y resultado "OK".

El mismo día 19 realiza otro vuelo de prueba, esta vez de treinta minutos de duración, en manos del que sería su piloto más habitual: Marco Antonio Lacayo, aviador de origen español, que por entonces trabajaba para la compañía Comper. El resultado del nuevo “Test Flight” vuelve a ser “OK”

Comper decidió usar el G-ABUU como avión de demostración y realizar una gira por Europa exhibiendo sus cualidades. M. A. Lacayo fue encargado del pilotaje y el 20 de abril de 1932 inició el viaje que cubriría Bélgica, Holanda, Alemania, Polonia, Dinamarca, Noruega y Suecia. Además de exhibir las cualidades del Swift, se permitió que fuese probado por diferentes pilotos, pero esa tolerancia fue causa del final anticipado de la gira cuando el 23 de mayo, un piloto militar sueco que lo estaba probando, tuvo una inoportuna parada de motor durante el aterrizaje e intentó arrancarlo sin ayuda, sin calzos y con el mando de gases en una posición 1/2 adelantada. Arrancó el motor, pero se le escapó el avión en un anticipado intento de anotarse el primer despegue sin piloto de la historia. Desafortunadamente el Swift no llegó a despegar, sino que se salió de pista y capotó. Fue enviado al Reino Unido para su reparación y el 7 de julio estaba de nuevo en vuelo.

"LA COLECCIÓN"
Comper CLA.7 "Swift"

Desde Hooton continuó realizando vuelos de promoción, con frecuentes desplazamientos entre aeródromos del Reino Unido, pero fue en Hooton donde el 26 y 27 de enero de 1933 encontramos reflejado en el Log Book el nombre de Loring, que realizó con este avión, tres vuelos de veinte minutos de duración cada uno. Fernando Rein Loring es de imaginar que además de familiarizarse con la nueva montura, evaluase las características del avión cara al inminente inicio de su raid Madrid-Manila y lo hizo, precisamente, con el ejemplar que posee la FIO.

Al año siguiente, el 2 de marzo, inmediatamente después de un overhaul, inició una nueva gira de promoción, esta vez por Francia, en manos de Mr. Reginensi y sin dejar que lo volase ningún otro piloto. Realizó una serie de etapas en un recorrido que fue de Hooton a Lympne, Abbeville, Niza, Ajaccio, Marsella, París Orly, Lympne y terminando de nuevo en Hooton el 2 de abril. En esta segunda gira parece ser que no sufrió ningún percance.

Durante el resto del año y principios de 1934, realizó multitud de vuelos en manos de varios pilotos, además de los habituales Lacayo y Nicholas Comper, como Stoddart, Davis, Letts o Edwards, que participó con él en la King's Cup Air Race de ese año, consiguiendo un meritorio 2º puesto.

En mayo de 1934 el G-ABUU fue adquirido por la aviadora británica Miss Constance (Connie) Ruth Leathart, quien lo presentó, en Budapest, en el Magyar Pilots Picnic de 1934. En los siguientes años realizó numerosos vuelos entre el Reino Unido, Francia, Alemania, Suiza y Austria. Además de por su propietaria, fue también volado por algunos famosos pilotos como Richard Shuttleworth que era un entusiasta del Swift.

El 12 de julio de 1939 tuvo un fallo de motor cuando intentaba despegar de Heston. El Pobjoy estaba ya muy gastado y ante la imperiosa necesidad de cambiar el motor, quedó almacenado. Posteriormente, en 1942, fue depositado, en el 131 escuadrón del Air Training Corps, en Newcastle, donde pasó la mayor parte de la guerra hasta su traslado a Hooton, donde volvió a quedar en almacenamiento hasta que, en 1951, fue descubierto por Desmond Norman, el constructor de la Britten-Norman Islander. Su primer vuelo después de la guerra fue el 17 de noviembre de 1952. Posteriormente pasó por diferentes manos y en 1957 salió a la venta en £150. Aún tuvo otros dos propietarios más, antes de que fuese adquirido, en agosto de 1962, por John Pothecary, conocido experto en la conservación de aviones históricos.

"LA COLECCIÓN"
Comper CLA.7 "Swift"

En 1966 se desenteló para mantenimiento y restauración y se volvió a entelar completamente, ocasión en la que se encontraron evidencias del accidente sufrido en Suecia, en el "despegue sin piloto". Las referidas evidencias se manifestaban por las reparaciones efectuadas en las uniones de algunos largueros del fuselaje. Se sustituyó el motor Pobjoy "R" por el más potente Pobjoy Cataract de 90 CV. En 1969 John Pothecary ganó la Grosvenor Challenge Cup, durante el King's Cup Race, disputada en Rochester Airport, Kent, alcanzando la nada despreciable velocidad media de 117,5 mph.

El 23 de enero de 1985 fue adquirido por Harold Bernard Fox, quien emprendió una restauración completa en Skysports Engineering Ltd, que finalizó en marzo de 1987. El vuelo de prueba tras la restauración lo realizó el 30 de marzo de 1987.

Aún tuvo otros dos propietarios antes de ser adquirido por la FIO: Edward McEntee entre el 6 de junio de 1994 y el 6 de enero del 95 y Hamish Moffat, desde esa fecha hasta el 30 de marzo de 1998 que es la fecha en la que se incorporó a la colección de aviones históricos en vuelo de la FIO.

Se compró por 40.000 libras (unos diez millones de pesetas), gracias a las aportaciones de la Compañía Iberia, AENA y de Miguel V. Campos, un notable filipino que vivió la llegada de Fernando Rein Loring a Manila.

Está matriculado EC-HAM, pero en recuerdo y homenaje a Fernando Rein Loring y su histórico raid aéreo, lleva la pintura, los adornos y la matrícula que usó en su "Ciudad de Manila".

Bibliografía:

Flight nos 1099 a 1194 de 1930 y 1931

Boletines "En Vuelo nos 6, 8 y 9.

Datos históricos

documentados por Pablo Peraita.

"LA COLECCIÓN"
Comper CLA.7 "Swift"

Pilot notes:

Se trata de uno de los aviones de más singular comportamiento de la Colección. Su propio diseñador lo definió como de "estabilidad neutra", lo que unido a lo desproporcionado del tamaño de la hélice respecto al diminuto avión que impulsa, conduce a que, a efectos prácticos, el "tacto" del pequeño Swift en el aire merezca algún comentario aclaratorio.

- Una vez conseguido introducirse en la angosta cabina, conviene regular la visión frontal situando la línea visual más o menos enrasada con el plano del intradós del ala. Esto nos proporciona una aceptable visibilidad por encima y por debajo, quedando sólo reducida hacia adelante por el fuselaje.
- Sorprende la total ausencia de resistencia al movimiento de los mandos de vuelo en todos sus desplazamientos en tierra. En vuelo la sensación es idéntica a cualquier velocidad; de hecho, el timón de dirección se ayuda de dos muelles que, mediante tensiones opuestas, tienden a su centrado y proporcionan una cierta "sensación artificial".
- Con ayuda del equipo de tierra y siguiendo el procedimiento de cebado (26 palas de hélice giradas después de 3 ó 4 inyecciones de purga y el inundado posterior del circuito de alimentación mediante la manecilla FLOOD), la puesta en marcha no reviste dificultad. A continuación, el mecánico retira la tapa de entrada de aire al carburador que sirvió para enriquecer la mezcla durante la p.e.m. y, tras un período de calentamiento suficiente (6 min. mínimo), también se retiran los tubos que, como dos enormes bigotes, impidieron que el Pob Joy regara de perdigonadas de aceite no quemado el fuselaje y la cara del piloto.
- Para iniciar el rodaje son necesarias bastante más vueltas de lo habitual en otros aviones y resulta de gran utilidad la ayuda de los frenos en los virajes ¡Sorpresa!: para accionar éstos y dada la posición de sus manetas de actuación (de bicicleta), es preciso soltar el palonier (auténtico, de barra), lo que habrá que tener muy en cuenta después, en la carrera de aterrizaje (imperativo, pues, revisar la integridad de los muelles de centrado del timón en la prevuelo).
- Para iniciar el rodaje son necesarias bastante más vueltas de lo habitual en otros aviones y resulta de gran utilidad la ayuda de los frenos en los virajes ¡Sorpresa!: para accionar éstos y dada la posición de sus manetas de actuación (de bicicleta), es preciso soltar el palonier (auténtico, de barra), lo que habrá que tener muy en cuenta después, en la carrera de aterrizaje (imperativo, pues, revisar la integridad de los muelles de centrado del timón en la prevuelo).

"LA COLECCIÓN"
Comper CLA.7 "Swift"

- La carrera de despegue se prolonga más de lo que cabía prever, a tenor de la notable aceleración que se observa en los primeros metros. Sólo debe levantarse la cola lo justo para que el patín no vaya rozando el suelo, ya que el margen que deja la hélice es mínimo. Torque a derechas: pie izquierdo y un poco de apoyo con alabeo al mismo lado. Recordad que la longitud de la hélice equivale a un tercio de la envergadura en el caso del diminuto Swift.
- Es aconsejable, debido a la flaccidez de la palanca, llevar en todo momento el antebrazo apoyado en el muslo de la pierna para evitar movimientos involuntarios o excesivos, ya que la sensibilidad es nula, pero la respuesta muy efectiva.
- El uso de gafas resulta imprescindible.
- Mantener el vuelo nivelado hasta alcanzar la velocidad de ascenso (80 m.p.h.)
- Es importante acomodarse en el avión haciendo que los primeros vuelos tengan la suficiente duración para permitir ir adaptándose a su singular "tacto". El vuelo descoordinado no transmite las mismas sensaciones que un avión "convencional"; recordad su estabilidad "neutra".
- Como en el caso del Miles Falcon, aunque por distinta razón, es la bola la que da respuesta a lo que realmente está pasando. Una vez más: bola, bola y bola.
- Notable efecto de arrastre de alerón en los virajes. Ayudar su inicio con pie.
- La estabilidad en pitch es, igualmente, neutra, y debido al centrado del avión sorprende la sensación de posición adelantada de la palanca en todo momento (brazo más extendido de lo acostumbrado). Comprueba en tierra la equivalente a timón de profundidad nivelado para hacerte una idea
- La aproximación a 70 m.p.h. y planeo final para cruzar el umbral a 65 m.p.h. (con velocidades inferiores a 60 m.p.h. la resistencia inducida se hace muy notable).
- Dado su diminuto tamaño y la proximidad del suelo durante la recogida (muy suave) buscando la posición de tres puntos, la sensación de velocidad es alta.
- Tras el contacto, después de haber disipado cuanta velocidad fue posible a un palmo del suelo (no más), el avión se asienta bien y responde a los movimientos del palonier, pero ¡ojo!: no hay steering y la efectividad del timón de dirección desaparece rápidamente, por lo que en la última fase de la carrera de aterrizaje, para corregir guiñadas ya iniciadas, es preciso recurrir a los frenos ¡soltando el palonier!, y teniendo en cuenta que la fragilidad del tren y del avión en general no admite frenadas bruscas. Su mayor enemigo, pues, el viento cruzado.

"LA COLECCIÓN"
Comper CLA.7 "Swift"

Resumiendo: El enorme valor histórico del Swift de la FIO hace que deba ser operado con el máximo respeto, en condiciones idóneas y por un piloto que aúne experiencia y un alto grado de mentalización.

Nota: Como todos los aviones con patín de cola, en el Swift muy en particular, es imprescindible realizar una buena familiarización en tierra mediante varios carreteos en pista a distintas velocidades para asimilar el comportamiento del avión en los virajes y guiñadas, y su respuesta a las correcciones con timón o frenos.

Colaboran en este número:
“Canario” Azaola
Paco Rivas
Shery
Darío Pozo
Javier López
Antonio Salmerón
Carlos Lázaro
Ramón Alonso

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.