FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS

FIO DIGEST

MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

Número
148
Junio 2025

Noticias FIO

Demostración de junio de 2025

La exhibición se planeó bajo la amenaza de las temperaturas, prematuramente veraniegas. Por encima de 32 grados son varios los aviones de la colección que no pueden operar con seguridad, concretamente las Bückers y la Moth, y las previsiones para la mañana del domingo rozaban esos valores. Afortunadamente el cielo estuvo parcialmente cubierto durante las primeras horas del día, lo que nos dejó en unos salvadores 31 grados en el momento de poner los motores en marcha.

Para el personal de vuelo fue una demostración exigente por el calor que se pasaba en las cabinas, pero todos se fueron al aire. El público, por su parte, contó con el pequeño alivio proporcionado por la dotación de bomberos de Cuatro Vientos, que con uno de sus camiones hicieron una pasada "humidificadora", para regocijo sobre todo de los más pequeños.

Entre los asistentes destacó la presencia de la XIX Promoción de Pilotos de Complemento y la Fundación Hispano Británica, quienes acudieron con cerca de una veintena de sus coches históricos. Dos de los más valiosos, un Rolls Royce Phnatom II y un Hispano Suiza H6B, ambos fabricados en los años 20 del pasado siglo compartieron exhibición estática con nuestros aviones

Autogiro

Dornier 27 y velero Swallow

Noticias FIO

Formación ALFA

Noticias FIO

Formación BRAVO

Foto Original © Paco Rivas, 2025

Formación DELTA

Noticias FIO

Formación ECO

Foto Original © Paco Rivas, 2025

Noticias FIO

Patrulla YAKSTARS

Foto Original © Paco Rivas, 2025

AIRE25

PARTICIPACIÓN DE LA FIO

Con Motivo de cumplirse el Cuadragésimo (40) aniversario de la entrada en funcionamiento del equipo acrobático del Ejército del Aire, que supuso la creación de la Patrulla Águila, compuesta por aviones de escuela Casa101 tripulados por profesores (PROTOS) de la Academia General del Aire, sita en la localidad murciana de San Javier, tuvo lugar en esa base aérea el festival denominado AIRE 25, 40 aniversario, en el que se mostraron al público todo tipo de aeroplanos.

El programa estaba dividido en dos jornadas: el sábado 14 de junio se abrieron al público las puertas de la base y allí se pudieron contemplar en tierra, varios de los aviones participantes.

Aparte de las aeronaves militares en servicio en el Ejército del Aire y del Espacio y de las fuerzas aeromóviles del Ejército de Tierra (FAMET), diversas organizaciones de carácter privado llevaron allí sus aviones para ser expuestos. La FIO fue especialmente invitada a participar y volar en el evento, ya que algunos de sus aviones prestaron sus servicios en la Academia General del Aire en San Javier. Tales aviones son la popular Bücker Bu 131 fabricada por CASA que durante años fue el avión en el que volaron por primera vez muchos alumnos, que luego saldrían de la Academia como pilotos cualificados.

"Sábado 14. Estática. La sombra cotiza al alza"

Noticias FIO

El siguiente paso en su carrera suponía el paso a aviones más potentes y, por tanto, más exigentes en su manejo. Estos llegaron con la conocida “ayuda americana”, que, en virtud de los acuerdos bilaterales de 1953 proporcionó al Ejército del Aire un material más moderno. Entre los modelos más avanzados de enseñanza destacaron el NA T-6, un avión imponente con motor radial, que suponía un cambio radical comparado con la sencilla Bücker, otro avión más avanzado fue la Beechcraft T-34 Mentor, que permitía al alumno hacerse con sistemas y procedimientos de vuelo más exigentes, entre ellos el vuelo en formación, esencial para los pilotos militares. La FIO aportó un T-6 y una T-34 Mentor y ambos volaron en las exhibiciones de vuelo que tuvieron lugar el domingo 15 de junio. Los aviones de la FIO evocaron sus comienzos como pilotos a muchos de los asistentes, entre ellos, su majestad el Rey D. Felipe VI, que se había hecho piloto tras su paso por la Academia.

El rey se detuvo en su visita a los aviones participantes a saludar al personal de la FIO, departió con los pilotos y los voluntarios allí presentes que le mostraron de cerca los aviones.

La FIO había desplazado a San Javier la Dornier Do 27, que había servido como avión de apoyo en el desplazamiento del resto de aviones de la FIO. Efectivamente la Do 27 también conoció servicio en varias unidades del Ejército del aire.

Otro avión presente que también tiene relación con la FIO, era el Hispano Aviación HA 220 Super Saeta, versión más “guerrera” del popular entrenador a reacción HA200 Saeta. Este avión ha sido objeto de un muy cuidadoso proceso de restauración por pilotos de la FIO.

Noticias FIO

El pasado sábado, día 14, nos dejaba un socio de la FIO muy especial: nuestro hermano José María. Tanto Pedro como Juan Manuel y yo agradecemos las condolencias y muestras de cariño recibidas en estos días.

José María, los que le conocisteis lo podéis corroborar, fue un miembro muy especial de la gran familia FIO.

Siguió con entusiasmo, y desde mucho antes, la gestación del proyecto en el que sus hermanos trabajaban, y se dio a conocer como un colaborador, no voluntario sino “forzoso”, entre los que arrimaban el hombro para sacar adelante una idea tan singular como desafiante entonces.

Vivió la vida como quiso y de igual manera se ha ido. No todos, pobres mortales, podremos decir lo mismo.

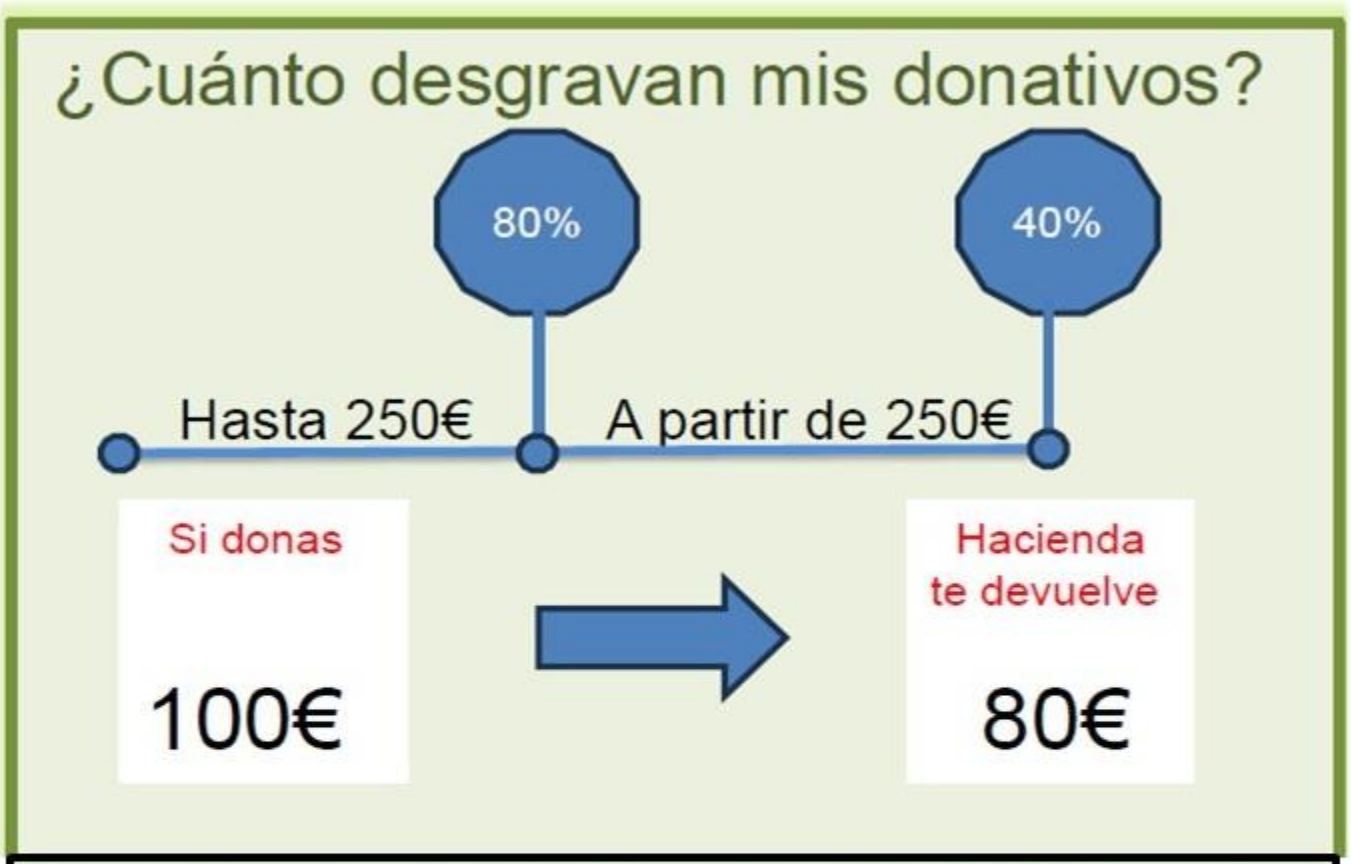
Una vieja amiga que bien le quiso, en su despedida, de él deja dicho: “Se fue, pero yo pienso que está en un reino nunca descubierto, tomando notas, a destajo, de lo que le rodea para luego hacernos partícipes de cada minucioso y mágico detalle que va recopilando”.

“Detonador de Sueños”, buen escritor, mejor persona. Descansa en paz, querido hermano. Tus “estelas en la mar” también pasaron por la FIO.

José María con su hermano Carlos el día que este realizó su ultimo vuelo como Comandante de Iberia.

Jornada de puertas abiertas escolar en la factoría de Airbus para los colegios de Getafe

Desgravación para 2025



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

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

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

Día a día del C. R. M.

Vista general del C.R.M.

Restauración de T6 DUM

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

Día a día del C. R. M.

Revisión anual del Miles Falcon

Revisión anual de la Bücker ERP

Día a día del C. R. M.

El CRM continúa con el proceso de restauración de la AISA BTM

Noticias FIO

Noticias FIO

Antonio Salmerón

NUEVA INCORPORACIÓN PARA EL CAHS

Recientemente el Centro de Aviación Histórica de La Senia (o Centre d'Aviació Històrica, CAHS) situado en el antiguo aeródromo de La Sénia, Tarragona, ha anunciado su nueva incorporación al centro. Se trata de una réplica de un Fokker E.III de la Primera Guerra Mundial. Este aparato, que entró en servicio en 1915, era un derivado mejorado del E.I y E.II y armaba un revolucionario sistema de disparo sincronizado que le dio ventaja en el combate, permitiendo hacer disparos frontalmente sin dañar las palas de la hélice en una época en la que los aviones tenían un segundo puesto para un tirador con ametralladora orientable. Esto, unido a sus características le hicieron un rival temible para sus adversarios.

La réplica, llegada gracias a la colaboración de la FPAC, Fundación Parque Aerónautico de Cataluña (Fundació Parc Aeònautic de Catalunya), será ahora sometida a trabajos de restauración para completarla, siendo necesario la instalación de un motor adecuado, así como elementos de la cabina o el panel de mandos antes de su exhibición definitiva. Con este ejemplar el museo amplía su espectro histórico aeronáutico, añadiendose al Polikarpov I-16 y Tupolev SB-2 “Katiuska” de la Guerra Civil Española, a los que en un futuro se unirá también un Bf-109E de la Legión Cóndor. Entrando en la era del reactor, las instalaciones también exhiben un Hispano Aviación HA-220 Super Saeta.

El autor agradece la colaboración de José Ramón Bellaubí para la elaboración de esta noticia, como por las fotos.

Más información sobre el centro en https://centredaviaciohistorica.es

Antonio Salmerón

POLIKARPOV I-16 RUSO EN VUELO

Si nuestro I-16 llamó la atención de medios especializados tras su reparación, no es menos importante este nuevo polikarpov I-16 que ha retornado a los cielos en Rusia en el mes de mayo. El avión fue restaurado dentro del proyecto Memoria de la Victoria Alada, participando en las fases finales de montaje el Instituto de Investigación Aérea Siberiano (SibNIA), siendo pilotado en su vuelo de prueba por el piloto de pruebas y director del Instituto, Vladimir Barsuk.

Según SibNIA, los restos del ejemplar fueron encontrados en 1992 en Karelia por miembros de la fundación Memoria de la Victoria Alada, una fundación rusa cuyo objetivo es la preservación y mantenimiento en estado de vuelo de la aviación histórica rusa con especial hincapié en la aviación soviética de la 2ª Guerra Mundial. Se cree que este I-16 perteneció al Regimiento de Aviación de Caza 155, teniendo que hacer un aterrizaje de emergencia en el verano de 1941 y entre los restos encontrados faltaba el armamento, por lo que se supone que el equipo de rescate desmontó parte del equipamiento aún útil antes de abandonarlo a su suerte en la intemperie.

Lo que quedaba del avión fue transportado a Novosibirsk donde comenzaron los trabajos de reconstrucción, que incluyeron nuevos elementos fabricados a partir de documentación original, por parte de la Planta de Aviación Chkalov de Novosibirsk, siendo transportado al SibNIA para su ensamblaje final.

Con este ejemplar, se especula que hay actualmente tres I-16 en condiciones de vuelo, incluyendo el de la FIO.

ACCIDENTE TBM AVENGER

Se ha reportado el accidente de un bombardero torpedero de la 2ª Guerra Mundial Grumman TBM Avenger en el aeródromo de Terre Haute Hulman, en Indiana, EE.UU. El avión, propiedad de Tri-State Warbird Museum, se había desplazado a la zona junto a otros dos aviones de la colección (un UH-16 Albatros y un T-6 Texan) para participar en un evento, cuando, según las primeras declaraciones, el Avenger se quedó sin pista durante el aterrizaje, golpeando un vallado y volcando, con el saldo de dos heridos, uno de ellos de seriedad, aunque no se teme por su vida.

El avión siniestrado está matriculado N420GP, siendo construido como un TBM-3 en 1945 con nº 53420 y entregado a la Marina Canadiense en 1950, donde paso a los talleres de Fairey para su conversión a avión antisubmarino Avenger AS.3. El avión a su baja fue usado como avión contra incendios hasta los años 90, antes de formar parte del panorama de aviones históricos en vuelo. Desde 2004 forma parte de la colección de Tri-State Warbird Museum, Batavia, Ohio.

Antonio Salmerón

EL BEECHCRAFT E18S DE VINTAGE FLYING MUSEUM, MÁS CERCA DE VOLAR

Con vistas a Oshkosh 2025 los mecánicos de Vintage Flying Museum, en Fort Worth, Texas, han pisado el acelerador para la puesta en vuelo de su Beechcraft E18S, tras unos largos años de trabajos para ponerlo en vuelo otra vez. La mayoría de sistemas de a bordo ya están operativos y las pruebas de motor continúan exitosamente, quedando pendiente partes del fuselaje y alguna instrumentación y sistemas, especialmente relacionados con los depósitos de combustible. El personal del taller y voluntarios confían en poder empezar a hacer las pruebas de vuelo en breve para poder hacer su presentación oficial en el festival EAA Air Venture Oshkosh que se celebrara a finales de julio.

Este aparato es conocido coloquialmente como “Hollywood Bomber” debido a que en su última etapa de su vida operativa fue propiedad del presentador Merv Griffin, que lo uso para transportar a numerosas personalidades del cine y televisión como Clint Eastwood, Gene Hackman, Burt Reynolds, Wayner Rogers, Dinah Shore, Dick Carson, Pamela Mason y un largo etc… durante los años 70 como se puede comprobar en su libro de vuelo. Pero ahí no termina el interés, el avión anteriormente había sido propiedad de la famosa aviadora Jackie Cochran y se cree que este fue su último avión en pilotar antes de dejar de volar por motivos médicos.

El Beechcraft , es un modelo E18S con número de fábrica BA-31 que tras pasar por manos de sus famosos propietarios acabó a principios de los años 80 en el campus de Tarrant County College Northwest para formación de estudiantes. Tras varios años, las autoridades del campus quisieron restaurarlo en 2012, pero ante la dificultad y falta de medios decidieron donar el aparato a Vintage Flying Museum en 2019.

Prueba de motor realizada el pasado febrero.
Foto Vintage Aviation Museum
https://vintageflyingmuseum.org/

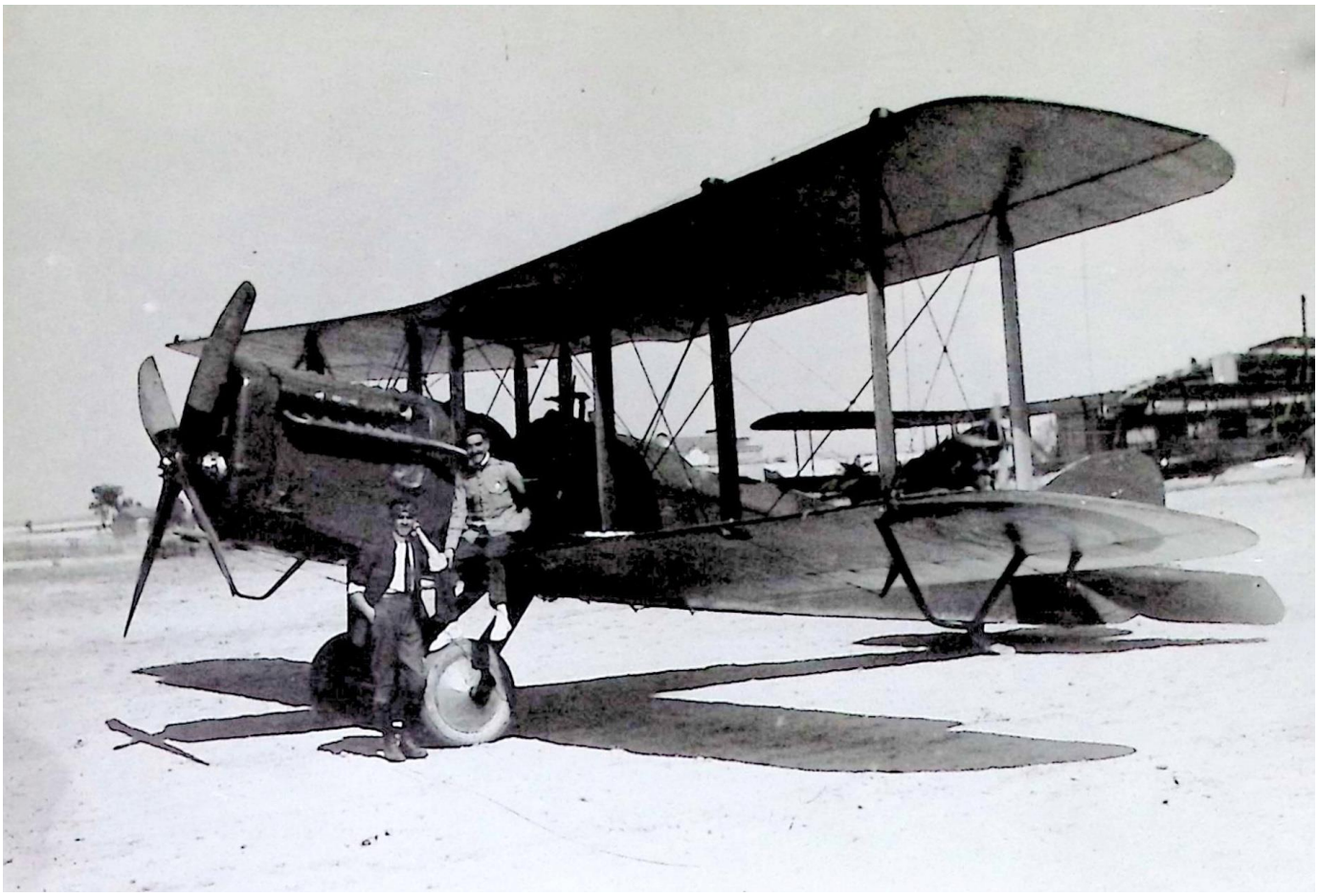
Archivo fotográfico “Francisco Andreu”

Comentario de Francisco Andreu

DORNIER Do-A “LIBELLE”
1924 M-MGAA

Este Dornier “Libelle” parece ser fue un regalo de Dornier a la Aeronáutica Naval. Este hidro prestó servicio en la base del Atalayón en Mar Chica (Melilla), entre 1924-1927.
Este hidro, apto para la enseñanza era un triplaza de doble mando, dos plazas delanteras y una trasera para un observador. En 1927 causó baja en el inventario de la Aviación Naval al sufrir un accidente en Mar Chica (Melilla). Tenía matrícula de Aviación Militar.

Archivo fotográfico “Francisco Andreu”



Comentario de Francisco Andreu

De Havilland DH-4
Entra en servicio en 1919 ó 1920
Avión biplaza de reconocimiento y bombardeo ligero. Entra en servicio en España entre 1919 y 1920 en número de 45. Hubo 2 tipos diferentes dependiendo del tipo de motor, motor R.R. de 275 CV. (modelos Eagle VI o Eagle VII de 322 CV. Su techo era de 4850 metros con Eagle VI y 6730 con motor Eagle VII. Así mismo su autonomía era de 3h 30m en el primer motor y 3h 45m con el segundo.
Actuaron en la guerra de Marruecos a mediados de los años 20. Iban armados con dos ametralladoras gemelas en el puesto del observador y 12 bombas de 10 ó 12 kilos.
Causaron baja a principios de 1927.

Archivo fotográfico “Francisco Andreu”

Comentario de Francisco Andreu

POTEZ 36 EC-YAA 1934/1939

Cuatro aviones de este tipo volaron en España. La primera adquirida en julio de 1934 por el catalán Ramón Torres y matriculada EC-AXA.
Con este avión efectuó un vuelo en solitario a través de Africa con un recorrido de 11.150 Kms. Este vuelo es premiado por la Federación Aeronáutica Internacional con el trofeo HARMON para el año 1934. En julio siguiente, este mismo avión con Carlos Coll a los mandos hace un vuelo de 8.000 Kms a través de Europa. En 1936, una vez iniciada la Guerra Civil es requisado el avión por la aviación rapublicana, siendo utilizado para vuelos de entrenamiento y enlace.
Otros dos aviones del mismo tipo habían sido adquiridos en el año 35 por los catalanes Fábregas e Iglesias y aunque no tenemos confirmación, es probable que alguno de estos dos se matriculase como EC-YAA. Una de las tres fue destruida el 10 de agosto de 1936 en el aeródromo de Sariñena después de una fuerte tormenta, según datos de Juan José Maluquer. Un cuarto Potez 43 es adquirido por la aviación republicana en otoño de 1936. Al concluir la guerra es posible que uno de estos aviones fuese empleado por los nacionales, aunque no hay noticias que confirmen su servicio en el Ejército del Aire.

el vigía

Cronología de la Aviación Militar Española

“CANARIO” AZAOLA
Miembro del IHCA

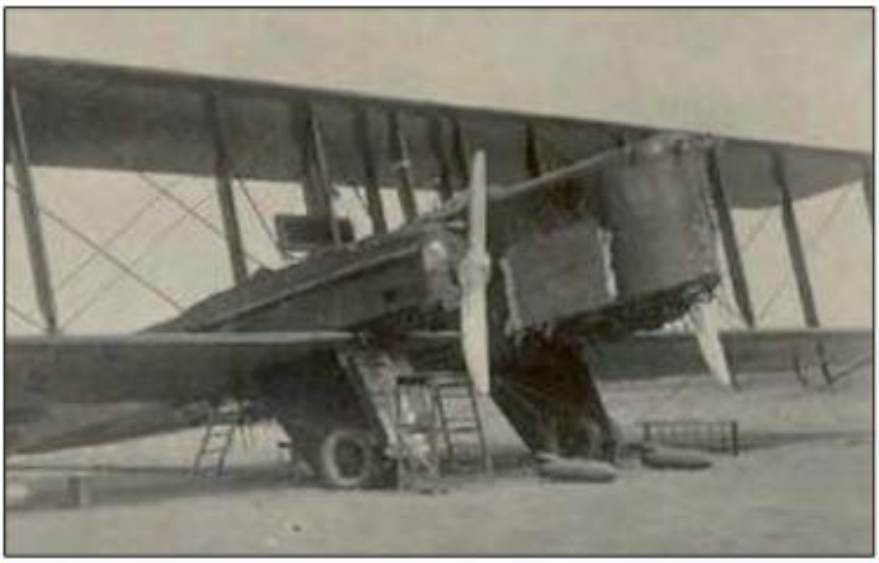
Hace 90 años

Lo mejor

Melilla 29 agosto 1923

Procedente de Cuatro Vientos y tras breves escalas en Sevilla y Tetuán, ha llegado al aeródromo de Tauima el soberbio aeroplano –el mayor que poseemos– Farman F-60 “Goliath”. Viene pilotado por el teniente de Intendencia, piloto aviador, Ignacio Hidalgo de Cisneros, a quien acompañan dos mecánicos.

Bimotor biplano, tiene una capacidad para 1.205 kg de explosivos, habiéndosele adaptado para lanzar bombas de 50 y 100 kg.



Hace 70 años

Dramatismo

Seschtschinskaja 12 agosto 1943

Repitiendo el éxito de seis días atrás, la patrulla de Focke Wulf 190, formada por el capitán Llaca, los tenientes Valiente, Sánchez Tabernero y Escalante, y el alférez Aldecoa, han abatido un Lagg-3 y cuatro Lagg-5.

Escalante, que ya contaba con una victoria anterior, ha resultado derribado, no renunciando al combate, hasta que gravemente herido y con las llamas abrasándole ya en su cabina, saltó en paracaídas para ver como, cobardemente, un avión seguía disparándole; tan es así, que intentó hacer uso de su pistola, algo imposible dado su estado. Caído en tierra de nadie, fue recogido sin conocimiento por rusos blancos integrados en el ejército alemán, que lo han trasladado al hospital.

Nota de El Vigía: Comenzaba un largo (522 días) y dolorosísimo peregrinar por hospitales Sechtschinskaja, Orcha, Berlin-Telpelhof (foto) hasta que enviado a España continuó su curación en Madrid . Aquel valiente aviador, acompañado de secuelas que le afectarían de por vida, a base de tesón volvió a volar y cuando los reactores llegaron a España se reconvirtió en el cazador que fue. Formó entre los pioneros de la Patrulla Acrobática de “Sabres” mandó el 41 escuadrón de Palma; el 104 con los “Starfighter”, y el Ala 1 con Mirage III, Unidades en las que se distinguió por su capacidad y buen volar, y sobre todo logró que sus pilotos orgullosos de su jefe le adoraran.

Murió joven aún a los 61 con el empleo de general de brigada, pero... ¡lástima! ¡¡Cuanto hubiera prestigiado su nombre a la ya prestigiosa Medalla Aérea!!

Hace 65 años

Blanco fallido

Madrid 14 julio 1948

Sabido es que, desde “Chatos” (Polikarpov I-15) y Fiat (CR-32) equipados con las correspondientes guías, en el Grupo de Experimentación en Vuelo, vienen haciéndose pruebas de lanzamiento de cohetes. Esta mañana, cuando el teniente Javier Guibert, pilotando uno de estos últimos, se ejercitaba sobre el vasto terreno del aeródromo de Torrejón de Ardóz, a consecuencia de haber impactado en una zona de pedernal, el arma ha ido a parar a tierras de labor del pueblo de Daganzo –a unos 30 km de la capital– prendiendo fuego a unas gavillas de trigo y cebada.

Avisado el servicio de Bomberos de Madrid, aún cuando acudió con toda rapidez el 2º Parque con tanques de agua, hubo de emplear 3 horas en sofocar el incendio, cuyas pérdidas han sido consideradas de importancia.

En la foto, Javier Guibert (izquierda) junto a José Luis Aresti, ambos pilotos del Grupo de Experimentación.

Hace 90 años
Héroes

Melilla 21 agosto 1923

Asediada, y totalmente incomunicada la posición de Tifarauin, 200 soldados españoles (una compañía de Infantería, media batería Artillería y una sección de Ingenieros) se vieron rodeados por miles de rifeños. Sin posibilidad de que llegara el convoy, su situación se hizo crítica y así lo acredita el telegrama que el jefe de aquella remitió: *Munición para tres días, víveres para dos y agua escasa. Abastecer 200 estopines para la artillería.*

En tan dramática circunstancia la única y arriesgada posibilidad era el suministro aéreo. En consecuencia, a las siete y media de la mañana de hoy, despegaba la escuadrilla DH-9 al mando del capitán Joaquín Boy, a quien acompañaba en función de observador, el capitán Jaime Baeza. Llegados al objetivo, mientras estos pican a “tumba abierta” y rozando las tiendas consiguen meter en el mismo centro de la posición la primera caja de estopines, el resto de la escuadrilla atacando en vuelo rasante con bombas y ametralladoras, trata de disminuir el fuego que el enemigo quiere concentrar en el avión de Boy.

Queda una segunda caja, y con ella va un mensaje que nuestro valiente piloto dirige a un alférez sitiado, gran amigo de los aviadores; dice así:

Topete eres un flamenco. Tener un poco de paciencia que vamos por vosotros. Señalarnos con lienzos blancos de donde os tiran mas para echarles todo lo que se pueda. Ya ha llegado Franco de Tetuán . Que tengáis todos mucha suerte. J.Boy.

Para consumar el servicio, su avión pica, aún mas si cabe, pero resulta acribillado y una bala le alcanza, causándole la muerte. Muy cerca, a la vista de la posición, se estrella y la explosión deviene en incendio. Así –como escribiera el coronel Herrera– *abrasándose ambos aviadores en la hoguera de la gloria que llevaba sus almas a la eternidad y sus nombres a la historia.*

Nota de El Vigía: Aunque se denegó a Boy la Cruz Laureada de San Fernando, tanto a él como a Baeza, por R.O. de 15.6.1927, se les concedió el ascenso por Méritos de Guerra.

Hace 75 años
Prófugo

Cadiz 6 agosto 1938

Procedente de Palma de Mallorca, y a fin de pasar una temporada con sus padres y hermanas, ha llegado a Algeciras el joven Germán González Oliver, uno de los dos muchachos decididos y valientes que, de regreso a España, tras formarse como pilotos en una Escuela de Aviación Soviética, con exposición de sus vidas desertaron del grupo arrojándose al mar desde el mercante francés “Teofile Gautier” que se encontraba en el puerto de Constanza en el mar Negro.

Hace 70 años
El último

Pollensa 25 agosto 1943

Al capotar durante el despegue con mar agitada el Cant Z-501 (53-9) que pilotaban los tenientes Sanchez Cabal, Mas Margalef y el cabo mecánico Lorenzo, si bien han resultado con heridas leves, el hidro ha causado baja en el servicio. Era el único en vuelo de los once llegados a España durante la Guerra Civil, en la que cumplió con excelentes resultados cuantas misiones le fueron encomendadas.

Hace 55 años

Exhibición

Cádiz 31 agosto 1958

En la playa de la Victoria se ha celebrado una espectacular y emocionante exhibición aérea, en la que por vez primera se ha visto actuar a una patrulla acrobática de reactores, la de “Sabres” de la valenciana Ala de Caza nº 1.

Magníficamente coordinada desde tierra por uno de sus pilotos, el capitán Ignacio Taboada, el popular “Patas”, la inició el capitán Almodóvar que iba de “solo” con un impresionante “pasadón” de ida y vuelta a todo lo largo de la orilla; luego, los cinco aviones hicieron las delicias del público con sus increíbles piruetas.

En la foto los participantes : Agachados: comandantes José Luis Balanzategui, Barsen García López (jefe) y capitán José Miguel Esteban”Comin” De pie: capitanes José Parés, Leocricio Almodóvar y Jaime Berriatua.

La Gloriosa

Valencia 18 agosto 1938

Tres días atrás, el Parte Extraordinario de Aviación decía :

Sin contar el Breda derribado anteayer por nuestros antiaéreos, la jornada de ayer arroja el siguiente balance : 13 Fiat, cuatro bimotores Heinkel y dos MesserSchmidt (sic) En total 19 aparatos. Los nuestros regresaron todos sin novedad a sus bases a excepción de uno que resultó destrozado y muerto el piloto sargento Rubén Gómez, que con la cabeza atravesada por una bala, consiguió traer su avión hasta las proximidades del aeródromo.

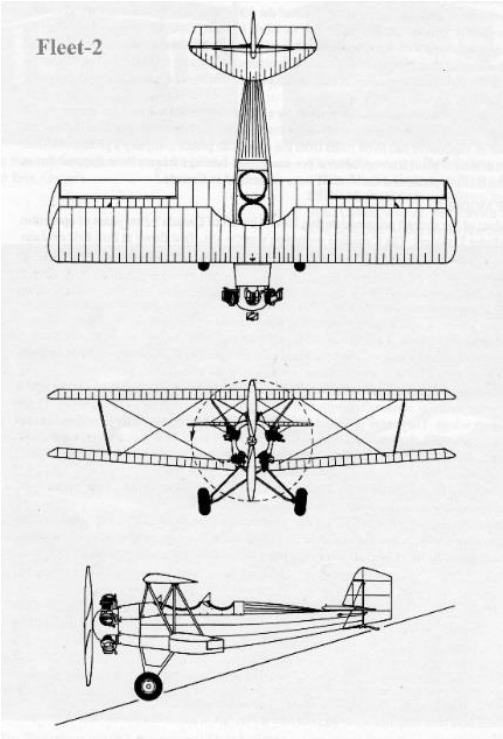
Hoy, el coronel jefe Ejército del Centro Segismundo Casado, ha expedido al general jefe del Grupo de Ejércitos el siguiente telegrama:

Ruego a V.E. haga llegar a ministro Defensa Nacional la entusiasta y sincera felicitación que le envío en nombre de los jefes oficiales, comisarios y tropa del Ejército del Centro, con motivo de la hazaña épica realizada el 14 del actual por nuestra Gloriosa Aviación. Con ello se estimula nuestro espíritu de independencia y se robustece nuestra fe inquebrantable en el triunfo de las armas republicanas.

Nº 3.- 1928 Consolidated Fleet 2

El Fleet es un biplano biplaza diseñado como avión deportivo y de entrenamiento, construido en Estados Unidos y Canadá entre 1928 y 1941. Se trata de un avión robusto, acrobático, relativamente barato y fácil de mantener, cualidades que le propiciaron un notable éxito y su utilización por diferentes países, tanto en uso civil como militar.

El primer Fleet que llegó a España lo hizo en 1931, para uso civil, posteriormente fue adquirido algún ejemplar para su uso militar como avión de escuela o entrenamiento. Por sus cualidades acrobáticas, aceptables para la época, fue el avión con el que renombrados pilotos españoles, como Joaquín García-Morato, representaron los colores nacionales en aquellos certámenes de acrobacía aérea que se convirtieron en el mayor exponente de la aviación deportiva.



Especificaciones:

Motor: Kinner B-5, radial de 5 cilindros. 120CV a 1.925 rpmLycoming O-435-1 de 185 Hp

Longitud: 6,60 m.
Envergadura: 8,53 m.
Área alar 18 m2

Peso en vacío: 550 kg
Peso máximo: 870 kg
Velocidad máxima: 185 km/h (115 mph)
Velocidad de crucero 153 km/h (95 mph)
Techo de servicio: 4700 m (15.500 ft)
Régimen de ascenso a nivel del mar: 760 tf/min

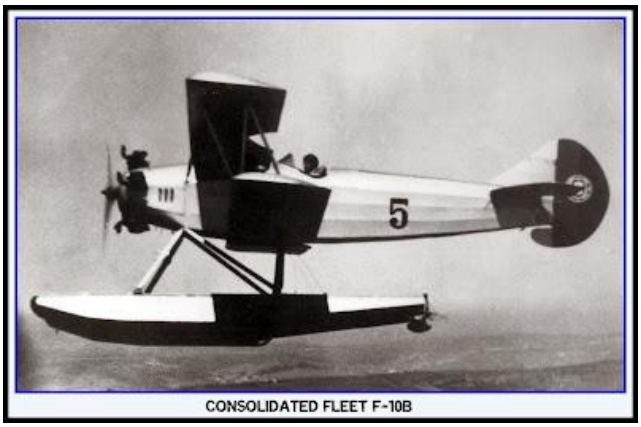
Historia:

En cierto modo el Fleet es un descendiente de la industria aeronáutica americana más antigua y, por tanto, heredero del más recio abolengo de "pionero aéreo". De hecho, Reuben H. Fleet fundó Consolidated Aircraft Corporation mediante la fusión, en 1923, de Gallaudet Aircraft Corporation que fue la primera compañía de construcción de aviones creada en los EE.UU. y Dayton-Wright Company.

“LA COLECCIÓN”
Consolidated Fleet 2

El principal trabajo de Gallaudet había sido la construcción de hidroaviones para la US Navy y tras la constitución de Consolidated continuó la producción de hidroaviones, siendo el polifacético PBY Catalina el más conocido de la marca y el de mayor éxito. También con los aviones terrestres obtuvo Consolidated notable éxito, como el alcanzado con el bombardero B-24, el famoso "Liberator", del que se construyeron más de 18.000 unidades entre los años 1940 y 1945.

La nueva compañía es indudable que comenzó con buen pie ganando el concurso convocado por la U.S. Army, en el verano de 1924, para la construcción de un nuevo avión de escuela. Fue el nacimiento de una familia de biplanos que pueden considerarse los antecesores del Fleet. Este nuevo entrenador que fue denominado PT-1 y bautizado ”Trusty” (las siglas “PT” corresponden a “Primary Trainer”) se convirtió en el primer entrenador elemental que el ejército norteamericano adquiría en número significativo (221 construidos). Su versión hidro para la Navy, el NY-1 bautizado “Husky”, era de dimensiones ligeramente mayores e iba dotado de flotadores.



CONSOLIDATED FLEET F-10B

Gozando de su privilegiada situación por sus contratos de suministro al ejército y la marina, Consolidated vio la posibilidad de entrar también en el mercado civil, un mercado que estaba experimentando un notable incremento de actividad en aquellos días. Optó por desarrollar un biplano de escuela y turismo vagamente basado en los modelos Husky y Trusty, pero de diseño absolutamente nuevo. De tamaño más reducido, envergadura de 28 pies contra los 36,5 del Husky, el Husky Junior, como inicialmente fue conocido por su parecido estético con los anteriores, iba propulsado por motores de 100 a 160 hp según versiones. El resultado fue un biplano biplaza tándem en una misma “bañera” (sin parabrisas entre los dos asientos), de cabinas abiertas, con un peso máximo de 1450 libras. Propulsado por un motor radial de siete cilindros Warner Scarab de 110 CV a 1.850 rpm. Su velocidad máxima era de 110 mph, el techo de servicio de 13.500 ft y el alcance de 350 millas. Era un avión ligero y de rápida respuesta a los mandos, resultando un acrobático aceptable. Además, era notoriamente robusto gracias a su esmerada construcción. En palabras del propio “Major” Fleet “el mejor avión de entrenamiento jamás construido” y es que, al parecer el Mayor no era precisamente conocido por su humildad. Tras unos seis meses ocupados en el diseño, el primer avión fue construido en 26 días y realizó su vuelo de prueba en noviembre de 1928. Se construyeron una docena de Husky Junior y tres de ellos fueron presentados en la Feria Aérea de Chicago, donde dos se vendieron a un precio de $7.500 cada uno.

“LA COLECCIÓN”
Consolidated Fleet 2

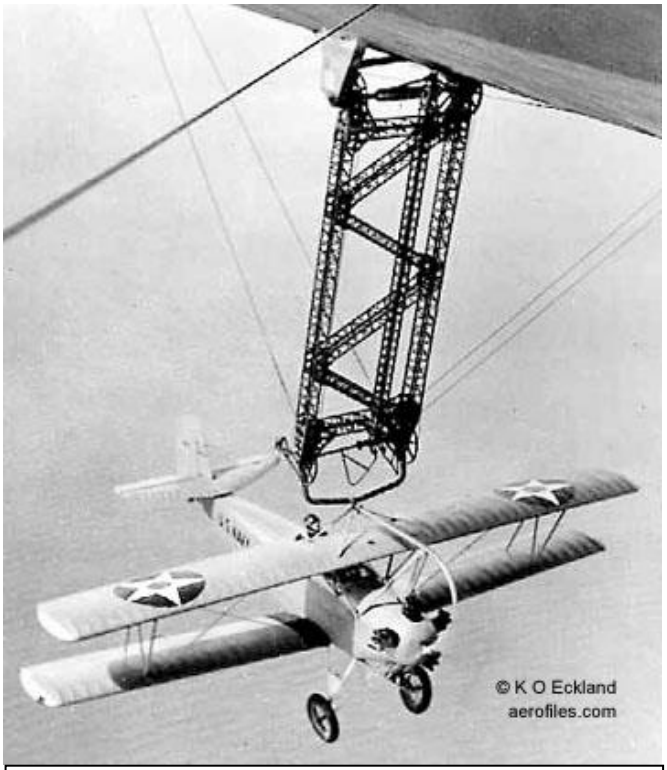
Durante ese periodo Consolidated había preparado su salida a bolsa y la dirección hacía patente su nerviosismo por el obstáculo que podía significar ese nuevo producto, cuyo futuro económico era desconocido. Mostraban preocupación por el montante económico que Fleet pensaba dedicar a su “experimento” y, en definitiva, lo desaprobaban. Además, las ventas se estaban produciendo con gran lentitud, el proyecto se encontraba con un alto coste de desarrollo y el interés que rápidamente mostraron los militares por ese nuevo modelo, representaba una amenaza para los pedidos del PT-3. Finalmente, la Junta Directiva decidió su paralización. Reuben Fleet, molesto por ese revés a sus planes, optó por comprar los derechos del nuevo entrenador y asumir su construcción cambiando la denominación y adoptando su propio nombre. Así el “Husky Junior” pasó a denominarse “Fleet Model 1”. En febrero de 1929 constituyó una nueva compañía, la Fleet Aircraft Inc. Y contrató con Consolidated la construcción de 110 unidades de su nuevo producto. Así, pese a la división generada por el desacuerdo, ambas compañías se encontraban trabajando bajo el mismo techo.

El siguiente paso de Fleet fue adquirir 1000 motores Kinner y comprar 240.000 acciones de Kinner Airplane and Motors Inc. Con el motor Kinner el “Model-1” cambió su denominación a “Fleet Model-2”. En lo que quedaba de 1929 se vendieron más de 300 unidades de este nuevo entrenador. Por parte de las fuerzas aéreas, tanto el U.S. Army como la Navy mostraron un gran interés por el Fleet y urgencia por su adquisición. El resto de directores de Consolidated, ante estas halagüeñas perspectivas, ofrecieron a Reuben Fleet la recompra. De esta forma tan sólo seis meses más tarde el Mayor Fleet vendió su compañía a Consolidated, junto con 5.000 acciones de Kinner Airplane and Motors Inc. más sus propiedades y derechos en la National Flying School y la totalidad de los terrenos que había adquirido previamente en Canadá con vistas a su expansión.

La necesidad de la expansión en territorio canadiense y, por ende, la importancia de los referidos terrenos, se debía a los habituales problemas para conseguir permisos de exportación del gobierno de los EE.UU. A menudo eran un obstáculo cuya solución requería no menos de tres meses. Para las ventas fuera del país era un trámite que las entorpecía considerablemente y la solución más fácil pasaba por construir en Canadá todo lo destinado a la exportación. Esa fue la razón y el origen de Fleet Aircraft of Canada Ltd. subsidiaria de Consolidated Aircraft como su propietaria absoluta. La nueva planta de construcción estuvo lista en junio de 1930. Fleet Aircraft Inc. se mantuvo intacta como agencia de ventas subsidiaria de Consolidated y se conservó la denominación “Fleet” para los modelos y sus desarrollos futuros. En Canadá se construyeron los tipos 2, 7, 10 y 16 en sus diferentes configuraciones.

"LA COLECCIÓN"
Consolidated Fleet 2

Del Fleet se fabricaron distintas variantes, pero todas ellas comparten básicamente el mismo esquema, variando principalmente la planta de potencia. Su construcción y diseño es la típica de la época: biplano con montantes y riostras, asientos en tándem, primero en una misma bañera y posteriormente en cabinas separadas, fuselaje con estructura de tubo de acero soldado, grupo de cola convencional, con el estabilizador horizontal reglable en vuelo y tren de aterrizaje de dos ruedas y patín de cola. Ambos planos tienen la misma cuerda y envergadura, pero sólo el inferior tiene alerones y diedro. La estructura alar combina la madera de los largueros con duraluminio para las costillas. El tren de aterrizaje, clásico de dos patas delanteras y patín de cola, tiene ejes independientes y está dotado de amortiguadores oleoneumáticos. Los primeros modelos carecían de frenos en las ruedas, que fueron instalados a partir del modelo 10. Asimismo, el patín de cola fue sustituido por una rueda orientable.



Flying trapeze y brazo de enganche. (Foto de Aerofiles, colección Eckland)

El "Modelo-2", motorizado con el Kinner K-5 de 100 CV, era un magnífico entrenador con excelentes características de vuelo y su robustez inspiraba una gran confianza en los pilotos noveles. Se fabricaron 203 unidades más otras 16 para el USAAC (United States Army Air Corps), denominado PT-6 y otros 5 para la Navy con la denominación N2Y-1 a los que se les instaló, sobre el plano superior, el curioso sistema de gancho conocido como "flying trapeze" que le permitía operar desde la panza de los dirigibles, actividad que rayaba en lo circense, sobre todo a la hora de reengancharse tras una misión. Trece de las unidades fabricadas fueron exportadas a Argentina y un modelo 2 fue el usado por el conocido aviador cineasta Paul Mantz para, en 1930, establecer el increíble record de 46 loopings invertidos. Se ofrecía, como opción, un tanque externo de 55 galones diseñado para ser anclado bajo el fuselaje.

En Canadá las RCAF (Royal Canadian Air Force) hicieron, en 1930, el primer pedido de 30 entrenadores Fleet Model-2, mientras que para operadores civiles se construyeron siete unidades. El 2 de septiembre de ese año hizo su primer vuelo de prueba la versión hidro.

“LA COLECCIÓN”
Consolidated Fleet 2

Los "Modelos 3, 4 y 5" fueron pruebas de diferentes motores y no se construyó más que un ejemplar de cada uno de ellos.

El "Modelo 6" fue construido en 1930 y se trató también de un ejemplar único, fabricado para la US Navy, que le dio la denominación XN2Y-2. Se trataba de un modelo 2 modificado, que mantenía el motor Kinner K-5 y que posteriormente fue convertido en autogiro, sustituyendo el plano superior por un rotor. Cambió su denominación por XOZ-1.

El “Modelo-7” se convirtió en la producción estándar en la filial canadiense. Esencialmente era un Modelo-2 con un motor más potente, el Kinner B-5 de 125 CV a 1.925 rpm. En principio el resto era idéntico al modelo 2 salvo pequeñas modificaciones en el grupo de cola con aumento y rediseño del estabilizador vertical. Como opción se comenzaron a ofrecer frenos en las ruedas del tren principal y una rueda orientable de cola en lugar del patín. En Consolidated se fabricaron 48 unidades Modelo-7, algunos modificados a partir del Modelo-2.

La Royal Canadian Air Force hizo un pedido inicial de 20 aviones del Modelo-7 que entraron en servicio, en su totalidad, en 1931. En el ámbito militar, unos años más tarde, serían bautizados Fawn I. En el transcurso de los años 30 y según iban debilitándose las relaciones internacionales, las RCAF hicieron otros cuatro pedidos hasta totalizar 51 aviones. Los últimos 31 correspondieron al modelo 7C y recibieron la denominación Fawn II.

En 1931, con el objeto de mostrar las cualidades del Fleet y su capacidad de vuelo, hizo una prueba que se conoció como “Trans Canada Flying Pageant”, que consistió en un itinerario que comenzaba en Hamilton y cruzaba las praderas de British Columbia y todo el este marítimo hasta terminar en London, Ontario. Lo realizó en 375 horas alardeando de que tan sólo había requerido $10 para reparaciones.

El "Modelo 8" fue una ampliación del 7 a tres plazas, manteniendo el motor Kinner B-5 de 125 CV. La longitud del fuselaje aumentó en 37 cm y su carga máxima a 320 Kg. Se construyeron 7 unidades.

"LA COLECCIÓN"
Consolidated Fleet 2

El "Modelo 9" fue una modificación del 8 en la que se mantenían las dos plazas y la tercera pasaba a ser espacio de carga para la estiba del equipaje. Fueron construidas 12 unidades.

El modelo 10 fue desarrollado como respuesta a varios incidentes habidos con barrenas en los EE.UU. El problema, obviamente no carente de importancia, forzó el desarrollo de los modelos 5 y 10. El resultado fue un engrosamiento de la parte trasera del fuselaje, lo que llevó a que el estabilizador horizontal de cola quedase dividido por el fuselaje en lugar de ser una sola pieza como en los modelos anteriores. El estabilizador vertical y el timón de dirección fueron totalmente rediseñados. El tren de aterrizaje también fue totalmente rediseñado y las ruedas quedaron desplazadas 6,5 pulgadas hacia adelante para permitir la instalación de los frenos. También se instaló, de serie, la rueda orientable de cola en sustitución del patín. Además, se hicieron algunos cambios en las cabinas y en Consolidated se ofertó una serie de motorizaciones que, en cuanto a los radiales, fueron desde los Kinner de 100, 125 y 160 CV (versiones 10A, 10B y 10C), hasta los Warner de 125 y 145 CV (versiones 10E y 10F). Las motorizaciones "en línea" optaron por el Menasco C-4S que entregaba 150 CV a 2.250 rpm (modelo 10H) o los de Havilland Gipsy Major de 130 CV (versión 10G). Su capacidad útil de carga aumentó en 60 Kg y su alcance a 1000 km. Consolidated construyó unas 70 unidades.

Fleet 10 de la FIO

Una variante interesante de este modelo fue el 10-32D, el Fleet de gran envergadura. Esta variante, de 32 pies de envergadura (4 pies más que el modelo estándar) fue producida para México. Ese incremento en la envergadura era necesario para permitir una operación estándar en las elevadas altitudes de los aeropuertos mexicanos.

La evolución del Fleet continuó en los siguientes años hasta producir, en 1936, una versión armada para la Fuerza Aérea de México, el Fleet modelo 21. Sin embargo, los años 32 a 37 fueron especialmente duros para la venta de aviones y eso llevó a que en 1939 cesara la construcción del Fleet en Estados Unidos y en 1941 cesara también en Canadá.

El Fleet en España

Como señalamos al comienzo, el primer Fleet que llegó a España lo hizo en 1931, más concretamente el 23 de julio del referido año. Llegó a Cádiz en el vapor Cabo Mayor y fue matriculado EC-AAQ. Se trataba de un Modelo-2 n/s 377. En enero del siguiente año le fue sustituido el motor original, el Kinner K-5, por el B-5 de 125 CV. Según algunas fuentes su permanencia en el registro de aeronaves civiles fue breve pues en febrero de ese mismo año de 1932 causó baja en el registro español al ser nuevamente matriculado en Estados Unidos. Sin embargo, otras fuentes identifican esta aeronave como la utilizada por Joaquín García Morato en diferentes exhibiciones y competiciones de acrobacía y que aparece en su cuaderno de vuelo como “Fleet-1”, si bien parece que no hacía referencia a su denominación de fábrica, sino a que había dos unidades y las denominaban como 1 y 2 para distinguirlas. También respecto a la llegada de este avión hay discrepancias, pues según la teoría más extendida habría sido traído a España por el propio Reuben Fleet, en vuelo, desde Tetuán a Toledo. Sin embargo, la versión expuesta anteriormente parece más razonablemente veraz y está más documentada.

Si bien no hay datos claros acerca del número de Consolidated Fleet que hubo en nuestro país, sí que aparecen, en diferente documentación, ejemplares que estuvieron en servicio en los años 30 tanto en Alcalá de Henares como en Santiago de la Ribera o Los Alcázares. Según el completísimo y documentado tratado de Jaime Velarde “Aviones españoles desde 1910”, citando al historiador británico Gerald Howson como fuente, una o dos más fueron adquiridas por la Aeronáutica Naval en 1934 y dos ejemplares se encontraban en San Javier al comenzar el alzamiento militar. Sin embargo, el libro “Aviones militares españoles” de Salas, Warletta y San Emeterio editado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa no menciona la existencia de ningún Fleet en nuestro país.

Según recoge Javier Permanyer en su monografía del número 11 de la revista “En Vuelo”, durante la revolución de Asturias de 1934, un Fleet fue destacado, junto con otros aviones, en el aeródromo de León.

García Morato junto al Fleet en los años 30

"LA COLECCIÓN"
Consolidated Fleet 2

Las cualidades acrobáticas del Fleet fueron muy apreciadas, como demuestra el hecho de que se utilizara a nivel de escuela como entrenador de acrobacia y a nivel de competición como montura de los más acreditados expertos en la especialidad. Ya mencionamos anteriormente su uso por parte de Joaquín García Morato en exhibiciones y competiciones de acrobacía, como la celebrada en Lisboa, en 1935, en el aérodromo militar de Amadora con motivo del Festival Internacional de Lisboa en el que García Morato obtuvo una meritoria segunda posición.

El Fleet 2 en la FIO:

La Fundación Infante de Orleans tiene el privilegio de contar con dos ejemplares de este emblemático avión que, además, representan lo más significativo de su evolución: un modelo 2 y un modelo 10.

Consolidated Fleet 2 (EC-EYD):

Construido en Búfalo con número de serie 324, se desconoce la fecha exacta de su salida de fábrica, aunque se puede fijar a mediados o finales de 1930, como lo más probable. Hasta 1936, fecha en que fue matriculado en Argentina como LV-PBC, no se ha encontrado ninguna referencia a su destino y utilización. En Argentina y ya a partir de 1949 fue usado para remolcador de veleros, para lo que le fue sustituido el motor por el Kinner B-5 de 125 CV de potencia. Fue rematriculado LV-ZCD a nombre de la Dirección General de Aeronáutica argentina. En 1965 sufrió un accidente a consecuencia del cual permaneció en reparación hasta finales de 1968. En 1974 fue adquirido por el Aeroclub Mar del Plata, en cuyos talleres y bajo la dirección del conocido restaurador de aviones José Martos, se le realizó una completa restauración. En 1988 fue adquirido por un grupo de miembros del futuro Patronato de la Fundación Infante de Orleans, entonces en fase de constitución, quienes ceden su usufructo en favor de la FIO, y el 19 de agosto de 1990, con matrícula provisional EC-500, realizó su primer vuelo en España. Posteriormente recibió la matrícula EC-EYD.

El Fleet 2 en el CRM durante una revisión de mamtenimiento

"LA COLECCIÓN"
Consolidated Fleet 2

Si bien su conservación se mantiene lo más exactamente posible a su configuración de construcción, en el modelo de la FIO y por evidentes exigencias de seguridad, se instalaron frenos en las ruedas y rueda orientable de cola en lugar del patín original. Como también el motor había sido sustituido por un B-5, las diferencias con el modelo 10 han quedado reducidas a la parte trasera del fuselaje, que en el 10 es más gruesa y el grupo de cola cuyo diseño y superficie es diferente.

http://aerofiles.com/_fleet.html

https://en.wikipedia.org/wiki/Fleet_Model_1

“LA COLECCIÓN”
Consolidated Fleet 2

Pilot’s notes

El Fleet Model 2 es un biplano ligero y ágil, con una gran respuesta de motor y mandos precisos. En vuelo, la sensación es la de una aeronave extremadamente maniobrable, capaz de responder de inmediato a las entradas del piloto sin sorpresas.
Se comporta con nobleza en maniobras de vuelo coordinado y transmite confianza en todo el envolvente de operación. Además, las pérdidas son amables y rara vez mete uno de los planos.

En tierra, su aspecto inocente esconde ciertas particularidades. La rueda de cola, aunque está conectada directamente al timón de dirección, a veces decide tener vida propia, lo que puede complicar las maniobras en el suelo. A esto se suma un sistema de frenos poco convencional, con zapatas accionadas por los talones. Es imposible frenar y aplicar timón en la misma dirección al mismo tiempo, lo que hace que el control en rodaje, despegues y aterrizajes requiera especial atención.

Como en todo patín de cola, los aterrizajes exigen precisión. No tolera aproximaciones fuera de la velocidad correcta y se queja ostensiblemente si se intenta aterrizar más rápido o más lento de lo que le gusta. La clave es respetar sus velocidades y ser paciente.

El avión se pilota desde la cabina delantera, aunque históricamente algunos pilotos de la FIO han preferido volarlo desde la trasera (¡A pesar de no tener ni un solo instrumento en ella!) en un intento de replicar la sensación de aviones en los que se sentían más cómodos, como la Bücker 131 o el Boeing Stearman. No obstante, su diseño y distribución hacen que el puesto delantero sea el idóneo para su operación.

Una de sus peculiaridades es el compensador de profundidad, que no es una superficie móvil independiente sino un mecanismo de ajuste mediante un cable metálico. Al tirar de él, se modifica el ángulo de incidencia de todo el plano de profundidad, permitiendo al piloto ajustar el equilibrio del avión en vuelo. Aunque rudimentario, es perfectamente efectivo. ¡Imprescindible usar guantes!

El habitáculo es cómodo para la época y cuenta con la instrumentación justa, tan solo presente, como hemos comentado, en la cabina delantera: tacómetro, altímetro en metros, anemómetro y un par de indicadores de temperatura. Nada más y nada menos.

Colaboran en este número:
“Canario” Azaola
Francisco Andreu
Antonio Salmerón
Antonio Utrilla
Carlos Valle
Paco Rivas
Darío Pozo
Santiago Tena
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.