FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS

FIO DIGEST

MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

Número
87
Mayo 2019

Noticias FIO

La demostración de vuelo de mayo, coincidente con el Dia de la Madre, y celebrada en memoria del comandante del Ejército del Aire Ladislao Tejedor Romero fallecido en accidente de vuelo el 5 de mayo de 2013, exhibió 16 aviones además de otros en exhibición estática. Abrió el vuelo del avión histórico sin motor, un Schleicher Ka 6 de 1955, fabricado como era normal en esa época en madera y tela, procedente de Ocaña, y que fue remolcado y soltado por la Dornier 27. Era la primera vez que se veía en vuelo en Cuatro Vientos.

Foto original © Paco Rivas

Próxima demostración el domingo 2 de junio

Noticias FIO

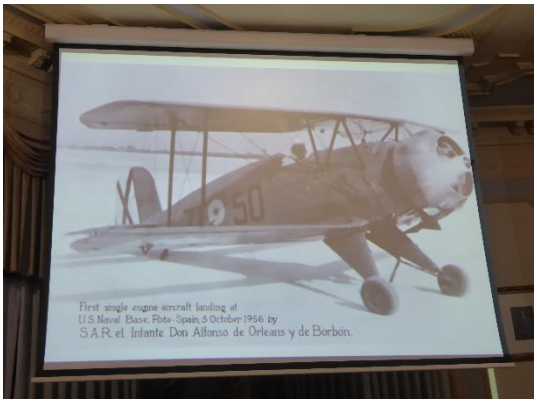
A continuación los aviones ligeros: Polikarpov U-2 que a última hora no pudo volar por un pequeño problema técnico, la I-115, British Klemm Eagle, Piper L-4 Grasshopper, Cessna L-16 Bird Dog, la formación de biplanos (los “de película”) Boeing Stearman y De Havilland Moth, la formación Bücker, bella y perfectamente ejecutada por la Bücker 133 y dos Bü 131, y finalmente la formación de los aviones pesados, la “Eco”, formada por C-45 Twinbeech, T-6 Texan y T-34 Mentor, en conjunto en esta ocasión con el Yakovlev 52 acrobático. Primero en formación y después en exhibición individual, la demostración fue cerrada con una brillante y espectacular tabla acrobática del Yak-52.

Se celebraron los sorteos habituales entre los Socios Protectores presentes, premiados con vuelos en simulador F-18, drones, helicópteros R/C y también el de los nuevos Socios inscritos durante la jornada, ocho en esta ocasión. Como siempre, los dos talleres infantiles entretuvieron e instruyeron a los más pequeños.

Noticias FIO

Un equipo de filmación del canal Russia Today recogió imágenes y entrevistas, con el Polikarpov U-2 (el de *Las brujas de la noche*) como protagonista, con motivo del aniversario de la llamada Gran Guerra Patria

El 23 de abril tuvo lugar en el Centro Cultural de los Ejércitos, en la Gran Vía de Madrid, el acto de homenaje a S.A.R. el Infante Don Alfonso de Orleans, a cargo de Cecilio Yusta Viñas, numerario del Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas y colaborador de la FIO, quien presentó la segunda edición de la biografía *Alfonso de Orleans y de Borbón, Infante de España y pionero de la aviación española,* organizado por Doña Beatriz de Orleans-Borbón, nieta del Infante, y presentado por el General de División D. Pablo Gómez Rojo, jefe del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire. Cecilio Yusta divulgó nuevas e interesantes fotografías y anécdotas, entre ellas el relato del mecánico personal del Infante



Jornada de puertas abiertas en la Base Aérea de Getafe

Con una importante asistencia de público y una excelente organización se celebró esta Jornada en la que participaron dos formaciones de "La Colección", que realizaron una preciosa exhibición aérea. Tres más se mostraron en exhibición estática.

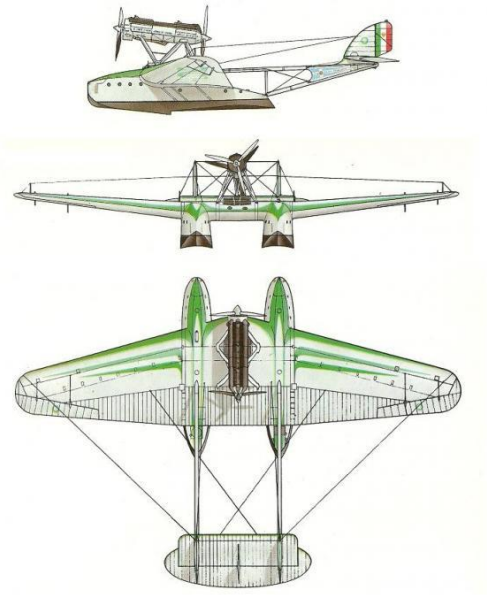
Día a día del C. R. M.

El Centro de Restauración y Mantenimiento finalizó la revisión del De Havilland Dragon Rapide y está llevando a cabo la de la Stinson 108 Voyager. También trabaja en la reparación de la Stinson L-5 Sentinel/Flying Jeep

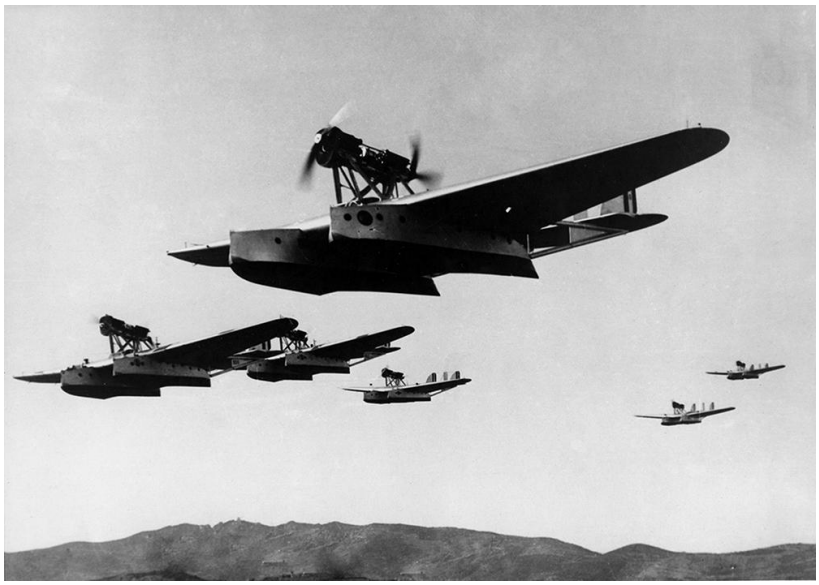
Javier Permanyer

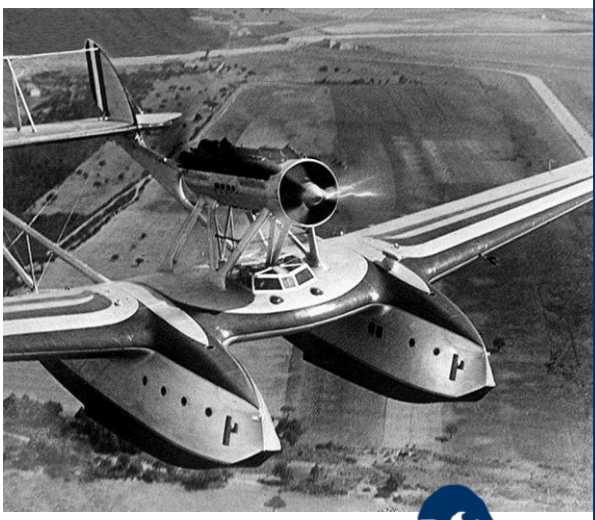
Reconstrucción de un Savoia S-55 estático y otro para condición de vuelo en Italia.

El Savoia-Marchetti 55 era un avión hidrocanoa con dos cascos, tipo catamarán, con la cabina en una sección alar entre los dos cascos, propulsado por dos motores en línea Issota Fraschini “Asso” de 500 CV. Dos largueros con tensores conectaban la estructura de cola con tres timones a los cascos y al ala. Su envergadura es de 24 m y la longitud 16 m, y el peso máximo al despegue es de 8.260 kg. Velocidad máxima de 220 km/h y alcance de 3.500 km. Se construyeron un total de 243 ejemplares de este hidroavión entre 1924 y 1933.



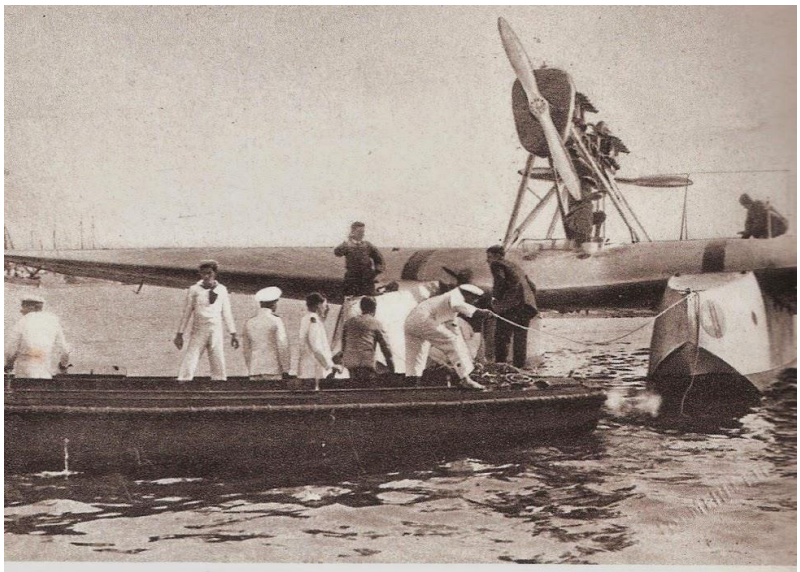
El modelo fue protagonista de numerosos récords mundiales de velocidad, altitud y autonomía, pero lo que hizo que pasara a la Historia de la Aviación fueron sus vuelos de larga distancia tanto en solitario como en masa entre Europa y América del Norte y del Sur.



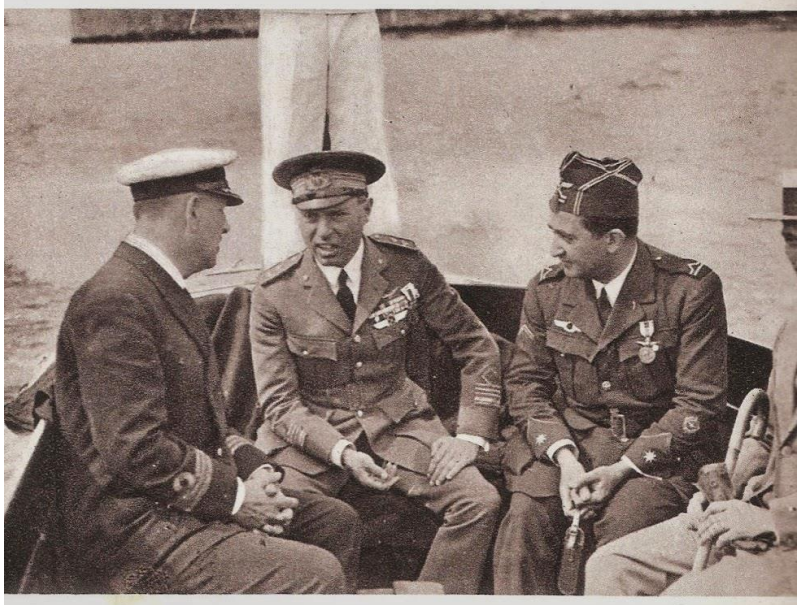


Noticias de aviación histórica

Javier Permanyer



L'arrivo a Barcellona



A Barcellona con l'aviatore Franco

Francesco de Pinedo ameriza en Barcelona en 1927 y se encuentra con el héroe del Dornier Wal Plus Ultra, Ramón Franco, tras atravesar dos veces el Atlántico

El 24 de febrero de 1927 un S-55 bautizado *"Santa María"* pilotado por Francesco de Pinedo y otros dos tripulantes volaron desde Cabo Verde a Fernando de Noronha, 2.305 kilómetros, en 15h 15m. Luego prosiguió su viaje hasta Buenos Aires. El año anterior el Dornier Wal comandado por Ramón Franco había atravesado el Atlántico Sur hasta Buenos Aires, con el *"Plus Ultra"*, en lo que fue la primera travesía completa del Atlántico Sur por un solo avión.

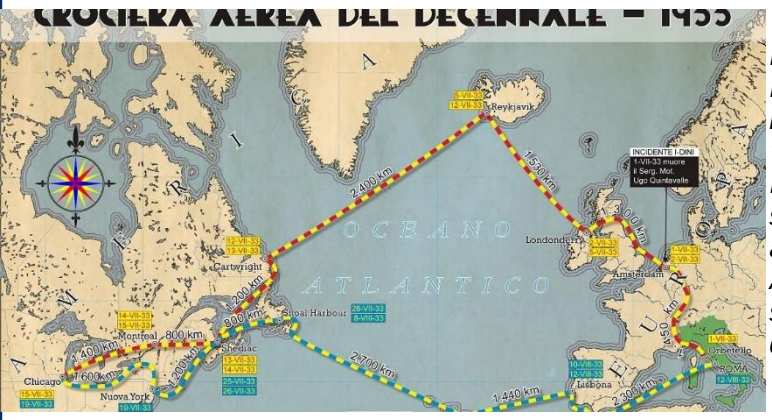
Poco después, el brasileño Joao Ribeiro de Barros se convirtió en el primer piloto suramericano en cruzar en vuelo el Océano Atlántico de Europa a América, el 28 de abril de 1927, con el Savoia 55 bautizado Jahú. Partió de Génova y realizó paradas en Los Alcázares, Gibraltar, Cabo Verde y Fernando de Noronha.

El 6 de enero de 1931 once hidros S-55 con motor Fiat de 650 CV, con 44 tripulantes bajo el mando de Italo Balbo, Ministro del Aire italiano, despegaron de Bolama, en la Guinea Portuguesa, y llegaron a Natal (Brasil), 3.000 km en 17h 50m. Constituía el primer vuelo transatlántico efectuado en perfecta formación. El raid finalizó en Río de Janeiro, donde los aviones fueron vendidos al gobierno brasileño, que los pagó en sacos de café. Este vuelo fue un alarde de organización que no tuvo parangón hasta que sus mismos protagonistas lo empequeñecieron con su extraordinario raid Orbetello-Chicago y regreso, dos años más tarde, con un número doble de aviones

Noticias de aviación histórica

Javier Permanyer

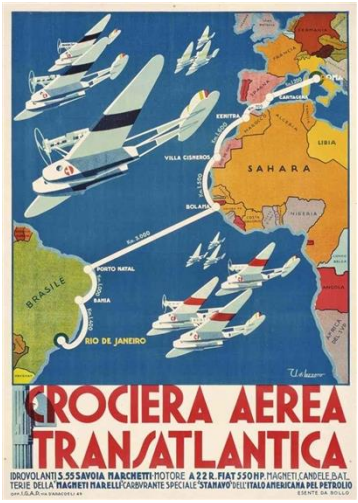
Efectivamente, del 5 al 12 de julio de 1933 se efectuó el mayor vuelo en formación de la historia de la aviación, hasta entonces, a cargo de la escuadra aérea formada por 24 S-55 con un total de 96 tripulantes comandados por el ministro del Aire italiano, Italo Balbo. Partiendo de Orbetello, en Italia, atravesó el continente europeo hasta Ámsterdam, donde un accidente ocasionó la perdida de un avión y un tripulante, único percance de toda la travesía, Londonderry (Irlanda), Reykjavik (Islandia), Cartwright (Península del Labrador), Montreal y Chicago. Distancia total: 9.859 kilómetros en 46h 51m. La formación estaba dividida en cuatro escuadrillas de seis aviones cada una: negra, en la cual el S-55 matriculado I-BALB pilotado por Balbo comandaba la Escuadra, y la roja, blanca y verde.



Itinerario del raid de Italo Balbo de 1933, bautizado como "Crucero Aéreo del Decenio". Un avión se perdió en accidente en Ámsterdam y fue sustituido por el S-55 de reserva.

Los aviones acuatizaron en el Lago Michigan a tiempo de participar en la Exposición Universal de Chicago que con el título *Un Siglo de Progreso* conmemoraba el centenario de la ciudad. La *Séptima Avenida* cambió su nombre por *Balbo Avenue*, que todavía conserva.

La base de hidros de Orbetello, en la Toscana, en una recreación infográfica en la que aparece la escuadra al completo. A la vuelta del raid, Balbo acuatizó en la base de hidros de Lido di Roma, en Ostia, en la desembocadura del Tíber, donde Mussolini recibió a los héroes.



Javier Permanyer

La reconstrucción

El único superviviente de su estirpe es el avión utilizado por Joao Ribeiro de Barros en su vuelo de 1927, el *"Jahú"* enteramente pintado en rojo, preservado en el museo TAM de Sao Carlos, en Brasil, cerrado al público en 2016. Otro ejemplar preservado en Orbetello fue destruido en septiembre de 1943 cuando se firmó el Armisticio.

Actualmente existen dos proyectos en marcha para recrear este modelo extinguido en Europa: uno que ya está avanzando decididamente a cargo del Grupo Histórico Savoia-Marchetti (Savoia-Marchetti Heritage Group) basado en Osma, Varese, muy cerca del aeropuerto de Malpensa-Milán. Este grupo de entusiastas está formado por personal jubilado de la SIAI Marchetti y trabaja a partir de planos de fábrica originales, que en muchos casos necesitan ser restaurados. También se crean planos a partir de fotografías y algunas piezas existentes. Han comenzado por la cola y la unidad motriz del hidroavión y varias empresas de la zona colaboran en este interesante proyecto. Los motores ya han sido reproducidos por la empresa Plyform Composites con una impresora 3-D. La construcción del casco derecho, que consta de 37 cuadernas ya está mediada y cuando se termine quedará en parte sin revestir para mostrar los métodos de construcción navales utilizados en este modelo. Cuando finalicen los trabajos, la réplica será pintada con los colores del I-BALB.

El S-55 de Joao Ribeiro de Barro conservado en un museo de Brasil, el único superviviente

Noticias de aviación histórica

Javier Permanyer

El segundo y más ambicioso proyecto está dirigido por Francesco Rizzi, comandante jubilado de Alitalia, y tiene como meta reproducir una réplica capaz de volar, con motores actuales y con la adaptación de modificaciones modernas en la estructura para hacer viable el proyecto. La mayor parte de los planos, creados por computadora, ya están creados, gracias al apoyo de la Universidad Politécnica de Turín.

Javier Permanyer

El Savoia S-55, la aviación y el Futurismo

La aviación tiene en Italia en los años veinte y treinta un extraordinario desarrollo muy relacionado con los postulados políticos y artísticos de la época, basados fundamentalmente en el Manifiesto del Futurismo publicado en 1909 por Filippo Tommaso Marinetti. Este radical manifiesto fundacional de la famosa vanguardia italiana, a diferencia de otros movimientos como el Cubismo, no se limitaba a las artes plásticas, sino que implicaba una nueva actitud ante la vida, rechazando la estética tradicional. “Nada del pasado merece ser conservado”. Exaltaba lo nacional, el valor guerrero y, algo fundamental, la exaltación de la máquina. Benito Mussolini era un ferviente seguidor y el resultado fue el movimiento fascista: libertad absoluta siempre que coincida con los intereses de la nación. El poeta y hombre de acción Gabriele D´Annunzio también lo abrazó desde el primer momento.

El Manifiesto afirma en su punto 4: “Un coche de carreras con su capó adornado con gruesos tubos parecidos a serpientes de aliento explosivo...un automóvil rugiente, que parece correr sobre la ráfaga, es más bello que la Victoria de Samotracia”

Mussolini escribió: “No todos pueden volar... el vuelo debe ser un privilegio de una aristocracia, pero todos deben querer volar, anhelar volar. Todos los buenos y devotos ciudadanos deben seguir con sentimientos profundos el desarrollo de las alas italianas” Para él, piloto desde 1915, existía una conexión íntima y espiritual entre aviación y fascismo.

Velocidad, dinamismo, violencia. Los seguidores de este movimiento que abarcó tres décadas fueron Humberto Boccioni, Carlo Carrá, Luigi Russolo, Gino Severini y Giacomo Balla y más tardíamente Fortunato Depero. En la arquitectura destacó Antonio Sant´Elia, creador de instalaciones aeroportuarias, fábricas, oficinas, edificios residenciales, en los cuales el ascensor sustituía siempre a las escaleras. Los pintores representaban una y otra vez como motivo preferente la aviación, con sus pinceladas cubistas.

Tuvo influencia en artistas parisinos como Duchamp-Villon, Fernand Léger y Delaunay, en el movimiento Dadá y en las vanguardias rusas, como el constructivismo soviético, cuya ideología totalitaria buscaba la creación del hombre nuevo, como el fascismo. Otros movimientos de la época como el Surrealismo y el Expresionismo no llegaron a tener la trascendencia que el Futurismo tuvo en Italia, nación joven, pobre y atrasada en comparación con otras naciones europeas y donde existía un caldo de cultivo propicio. La Alemania de entreguerras tampoco fue ajena a este Culto a la Máquina, con arquitectos, artistas y diseñadores agrupados en el estudio de Peter Behrens como Walter Gropius, creador de la Bauhaus, Ludwig Mies van der Rohe y Le Corbusier, maestros de la estética de la máquina, el funcionalismo, la modernidad y la ciudad industrial.

La existencia del Savoia-Marchetti S-55 y los vuelos que protagonizó se explican y contextualizan en gran medida por todo lo descrito en estas líneas.

18ª parte

Autor: Juan Antonio García Ruiz

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

DASSAULT-BREGUET FALCON 20 5 AVIONES

Llegaron a partir de Agosto de 1970 al servicio de Aviación Civil y en 1978 pasaron a integrarse en el 401 Escuadrón, compaginando la comprobación de ayudas a la navegación con el transporte de personalidades.

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

Desde 1995, 2 de ellos fueron transformados por CASA y ELT en aviones de ¨guerra electrónica¨, que son los únicos que continúan en servicio.

Motor: 2 General Electric CF-700-2D de 1.980kg de empuje
Vmax 885km Autonomía 3.500km Acomodo 2 tripulantes y de 8 a 14 pasajeros.

BEECHCRAFT C-90 ¨KING AIR¨ 10 AVIONES

Entre 1974 y 1975 llegaron a Matacán, donde estuvieron hasta comienzos de 1977 que pasaron a la ENA. En 2003 compraron 5 aviones a *Adventia*

Motor: 2 Pratt & Whitney PT6A de 550 CV. Vmax 435km Vmin 135km
Autonomía 2.300km Techo operativo 7.800m Capacidad de 6 a 10 plazas

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

CASA 212 ¨AVIOCAR¨ 93 AVIONES

Comenzaron a volar en 1974 y en el 2015 continuaban en servicio 6 como transporte en Alcantarilla y uno en versión ¨guerra electrónica¨ en Torrejón.

Los 6 primeros llevaban hélices de tres palas y fueron convertidos en aviones de reconocimiento fotográfico TR-12, con cámaras WILD RC-10 y con base en Cuatro Vientos.

Casa 212/100 Fuerteventura 1981

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

Casa 212/200D3B (versión para el SAR), en 1983 se adquieren 6 unidades, que estarían en servicio hasta Abril del 2014.
El motor era de 900CV turbo-hélice.

Motor: 2 Garrett TPE-331 de 775CV Vmax 400km Vmin 110km
Autonomía 1.900km Tiempo 6 horas Acomodo 2 tripulantes y entre 19 a 28 pax.

CASA 212-300 operado por el Servicio de Vigilancia Aduanera

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

¨Aunque apodado ¨PICIO¨ se ha ganado, el afecto y la confianza de sus tripulantes por su fiabilidad, agilidad y excelentes condiciones de vuelo.¨

Gran Canaria Junio 2002

¨Este avión se ha convertido en el mayor éxito de la Industria aeronáutica española¨

LOCKHEED P-3 A¨DELTIC-ORION¨ 7 AVIONES

Procedentes de San Francisco llegan a Jerez los 3 primeros el 26/7/1973 y otros 4 más en 1988, procedentes de la Fuerza Aérea de Noruega.

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

En 1996 se realizaron mejoras electrónicas y estructurales en CASA.
Desde 1992 tienen su base en Morón, desde donde continúan operando 3 aviones en versión ¨patrulla marítima¨ y uno como entrenamiento.

Sevilla 24 Noviembre 2005

Motor: 4 Allison T-56-A-14 de 4.910 CV. Vmax 780km Vmin 150km Autonomía de patrulla 17h Techo operativo 8.600m Tripulación 10-12 miembros .
Armamento: misiles Harpoon, Sidewinder… hasta 8.700kg de carga ofensiva.

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

CASA C-101 AVIOJET (MIRLO) 88 AVIONES

Los 4 primeros fueron entregados el 17/1/1980, en 2015 64 aviones continuaban en activo con base en San Javier y en Matacán.

El motor es un Garrett AiResearch TFE-731 de 1.590kg de empuje.

Vmax 810km Vmin 155km Autonomía 4.000Km Techo operativo 12.500m.

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

CASA C-101 CC

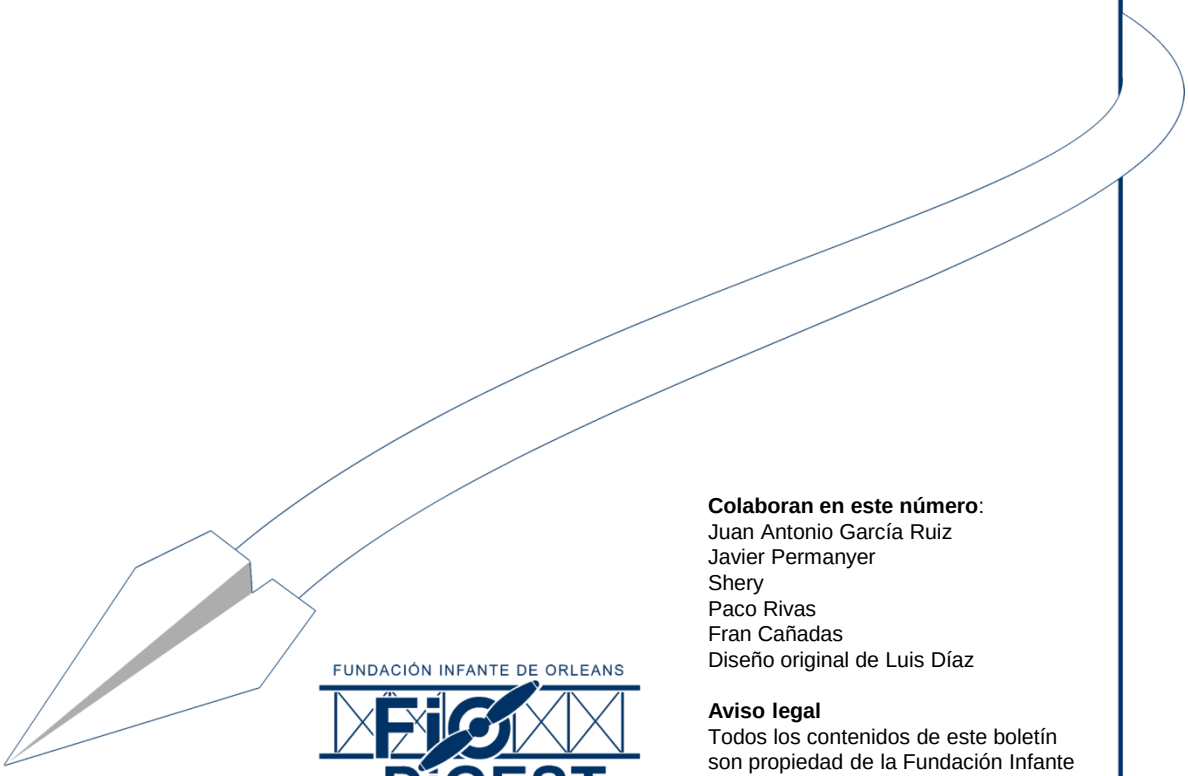
Versión de ataque que fue adquirida por otros países y no por el Ejército Español.

CASA C-101

4º prototipo XE.25-04 fue presentado en el Festival de Farnborough en 1977.
Se conserva en la Academia General Básica de León

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

Este avión es el utilizado por la Patrulla Águila desde su fundación en Julio 1985.



Colaboran en este número:
Juan Antonio García Ruiz
Javier Permanyer
Shery
Paco Rivas
Fran Cañadas
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.