FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS

FIO DIGEST

MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

Número
89
Julio 2019

Noticias FIO

La **demostración aérea del 7 de julio** se celebró con normalidad, buen tiempo y temperatura dentro de los parámetros normales. Comenzó con el remolque y suelta del velero de los años cincuenta K-6 por la Dornier 27 y siguió con la DHC Chipmunk, AISA I-115, Stinson 108 Voyager, Piper L-4 Grasshopper. A continuación la formación de biplanos a cargo del Stearman, Polikarpov U-2 y De Havilland Moth. Siguió la formación de biplanos Bücker Jungmann. El Dragon Rapide no pudo volar por un contratiempo técnico. Finalmente la formación clásica de cierra, la “FIO E”, compuesta por el Beechcraft C-45, T-34 Mentor y T-6 Texan, a la que se incorporó el Sukhoi 26M de acrobacia de Cástor Fantoba. Finalizó con una aplaudida exhibición de este multicampeón de vuelo acrobático.

Shery

Próxima demostración el domingo 1 de septiembre

Noticias FIO

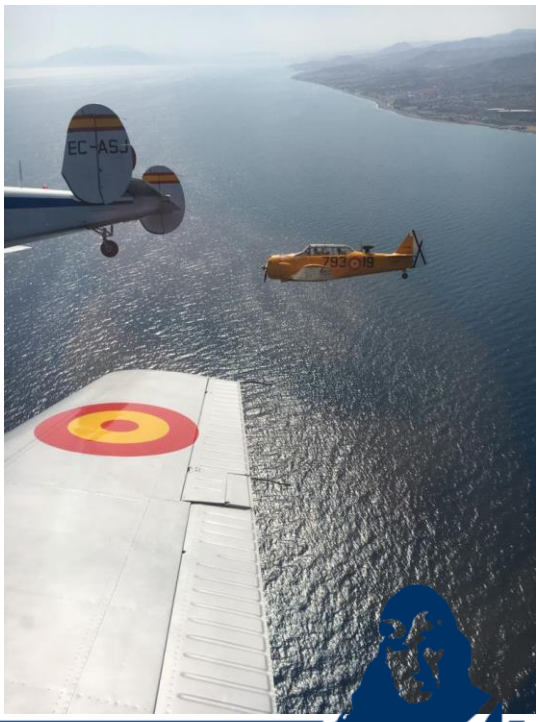
Los socios protectores fueron recompensados con los sorteos habituales, incluida la plaza de vuelo en Stinson Voyager y el dron gentileza de Bai y vuelo en simulador F-18 de Aviation Group.

Entre los ocho nuevos socios protectores inscritos ese día se sorteó un dron.

Como siempre, dos talleres aeronáuticos para los más pequeños contribuyeron a sembrar la cultura aeronáutica de forma amena, en esta ocasión con una explicación de cómo actúan los aviones apagafuegos del Ejército del Aire.

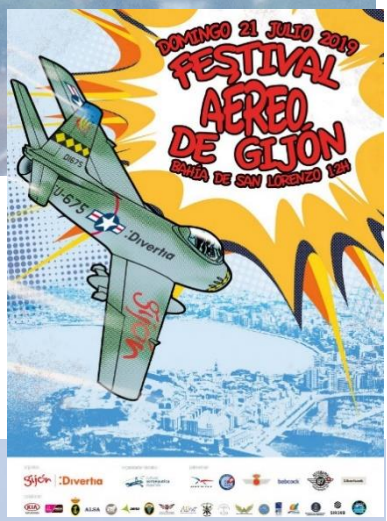
Noticias FIO

Tres aviones de la FIO, C-45 Twin Beech, T-34 Mentor y T-6 Texan, participaron el 14 de julio en el IV Festival Aéreo Internacional **Torre del Mar 2019**, organizado con gran asistencia de público por el Ayuntamiento de Vélez – Málaga.



Noticias FIO

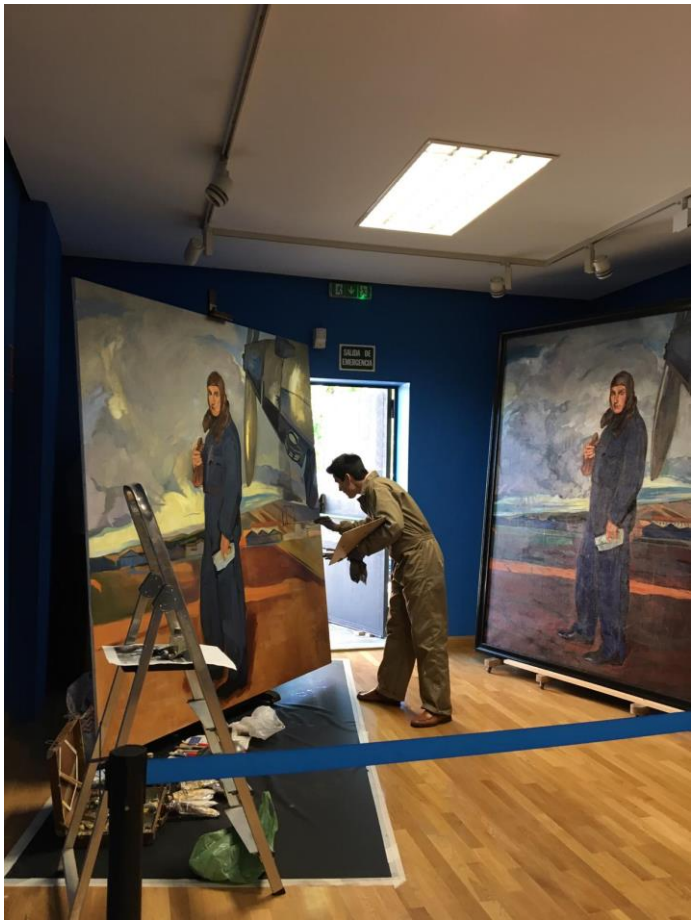
Y de nuevo, en el XIV Festival Aéreo Internacional de **Gijón 2019** que se celebró el 21 de julio contribuye con su presencia la Beechcraft Mentor.

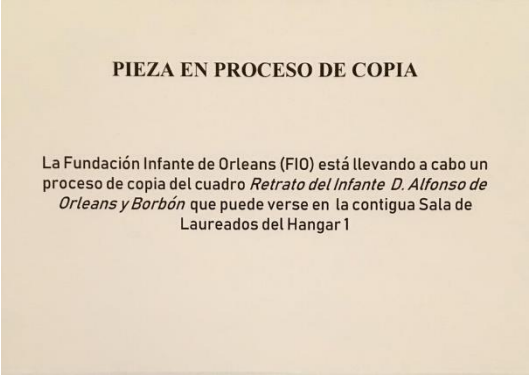


Noticias FIO

En el Círculo de Bellas Artes de Madrid se celebra del 21 de junio a 1 de septiembre la exposición **¡Volar! – 100 años en el cielo**, organizada por Fundación Enaire y Ministerio de Fomento y en la que la FIO participa con varias piezas expositivas, en el marco de PHotoESPAÑA 2019

Noticias FIO





PIEZA EN PROCESO DE COPIA

La Fundación Infante de Orleans (FIO) está llevando a cabo un proceso de copia del cuadro *Retrato del Infante D. Alfonso de Orleans y Borbón* que puede verse en la contigua Sala de Laureados del Hangar 1

La copia es donación de la familia Orleáns Borbón

El autor, Antonio Ortiz Echagüe era hermano de José Ortiz Echagüe, fundador de Construcciones Aeronáuticas. El cuadro fue pintado en su estudio de la Fuente del Berro de Madrid en 1929 , representa a Alfonso de Orleans junto al morro de un Breguet XIX en el aeródromo de Getafe, con la catedral al fondo. Está considerado una de las mejores obras del Museo del Aire.

Día a día del C. R. M.

Revisión del British Aircraft Eagle y Pitts Special. Trabajos menores en el Comper Swift

Javier Permanyer

Restauración de un De Havilland de bombardeo de la Primera Guerra Mundial

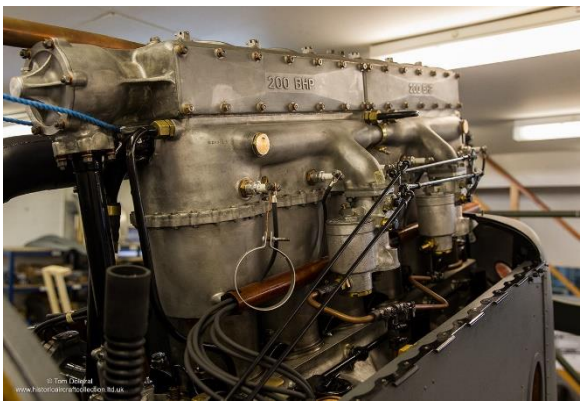
Acaba de realizar su primer vuelo un De Havilland DH9 tras una meticulosa restauración por la empresa Retrotec en Gran Bretaña.

Este modelo fue diseñado por Geoffrey De Havilland como sucesor del DH4, y aunque no dio el resultado esperado -en realidad era peor que el avión al que pretendía reemplazar- fueron fabricados más de 4000 ejemplares. Su principal problema era el motor Siddeley Puma de 235 CV, poco fiable y de insuficiente potencia para el avión. Entró en servicio en abril de 1918 y estaba armado con una ametralladora de tiro frontal y otra defensiva en el puesto trasero, y capacidad para 200 kg de bombas.

Dos DH9 fueron descubiertos en el año 2000 en el palacio de Rajasthan, en la India, guardados en un establo para elefantes desde hacía mucho tiempo. Uno de ellos fue restaurado como avión estático y se exhibe en el Imperial War Museum de Duxford.

Noticias de aviación histórica

Javier Permanyer



La empresa Retrotec es propiedad de Guy Black y está radicada en Sussex. Cuenta con 20 empleados y ha restaurado hasta la fecha varios biplanos Hawker de entreguerra: dos Nimrod, un Audaz, un Hind, un Demon y un Fury (modelo que participó en la Guerra Civil española) Además ha puesto en vuelo un Bristol Fighter, un Hurricane, un Spitfire y el próximo proyecto es restaurar un Messerschmitt bf 109 Emil derribado en octubre de 1940 cerca de Canterbury, un veterano de la Batalla de Inglaterra. Realizó un aterrizaje forzoso sin mayores daños y fue poco después enviado como trofeo de guerra a la India, de donde ha regresado a Gran Bretaña hace algún tiempo.

Retrotec consiguió recuperar un lote de motores Daimler Benz 601 originales sin usar en un antiguo hangar alemán de la Segunda Guerra Mundial. Mientras tanto, está ultimando una Fieseler Storch y después restaurará un DH Mosquito.

Colaboraciones

Santiago Tena Paz

En la base aérea de Armilla, en los alrededores de Granada, llama la atención del visitante la presencia en los jardines que rodean la plaza central del recinto de un monumento en el que aparece un helicóptero Mi 24 Hind en un pedestal. Una placa plateada dice en español y en ruso "ANATOLY GRISHENKO, PILOTO DE HELICÓPTERO, HÉROE DE CHERNOBYL".

Armilla es una base aérea que mantiene el encanto de su pasado cortijero; situada en los aledaños de Granada, consta de una serie de edificios adecuados a sus cometidos militares sin perder el atractivo de las construcciones rurales andaluzas. Conocida en sus comienzos en los años veinte como el aeródromo Dávila en alusión a la familia que era propietaria de los terrenos, ha visto pasar por sus pistas varias generaciones de pilotos. En su pasado reciente fue escuela de pilotos de complemento, y hoy día alberga a la escuela de helicópteros en la que aprenden el manejo de estos aparatos pilotos de los tres ejércitos y de la Policía Nacional e Instituto Armado de la Guardia Civil, así como estudiantes de otros países. También es el "nido" de la patrulla acrobática "ASPA", formada por instructores de la escuela quienes, allí donde son llamados, demuestran sus impresionantes capacidades y pericia a los mandos del ágil helicóptero de entrenamiento elemental "Colibrí".

Colaboraciones

Santiago Tena Paz

El hecho de que Armilla sea una base de helicópteros y que Granada sea una ciudad que acoge a miles de turistas no parecen ser suficiente motivo para que en los jardines de la base exista un monumento a un piloto extranjero con un helicóptero también extranjero. Picado por la curiosidad indagué entre el personal de la base con la idea de conocer las razones que llevaron a levantar ese pequeño homenaje. La historia que me contaron es profundamente humana y nos muestra el valor y el sacrificio que algunos hombres son capaces de mostrar.

Es un hecho conocido la excelencia en la fabricación de helicópteros de la que tradicionalmente ha hecho gala la URSS antaño, y Rusia hoy. Sin dejar de reconocer que el concepto de aeronave de ala giratoria fue inventado por nuestro Juan de la Cierva y Codorníu, también es cierto que el padre del helicóptero moderno, tal y como lo conocemos, fue un ruso afincado en Estados Unidos que se llamaba Igor Sikorsky. Los diseñadores rusos han sabido proyectar unas máquinas eficacísimas y han sido pioneros en diseños que dotaban de nuevas y revolucionarias soluciones a los problemas que plantean estas delicadas aeronaves. Los aviadores rusos que las manejan han demostrado también una enorme pericia en el desarrollo de sus cometido. En España sabemos algo de la valía de hombres y máquinas pues durante la temporada de verano es frecuente encontrar helicópteros de origen ruso combatiendo eficazmente los incendios forestales. El Teniente Coronel Anatoliy Grishenko era uno de esos aviadores y estaba en la época del desastre de Chernóbil encuadrado en una unidad del ejército soviético.

Recientemente se nos ha recordado la tragedia debido al estreno de una excelente miniserie en una cadena de pago de TV: “Chernobyl”.

Cuando ocurrió el drama de Chernóbil en el que una decrépita central nuclear con tecnología obsoleta e insuficientes medidas de seguridad se vino abajo dejando el núcleo del reactor a la intemperie, la principal urgencia era volver a tapar ese lo que quedaba del núcleo radiactivo del reactor ya que estaba emitiendo a la atmósfera cantidades monstruosas de radiación. Los efectos de esa nube en los alrededores fueron devastadores para todos los seres vivos; aún hoy se sigue detectando en la zona una cantidad inusualmente alta de peligrosa radiación, y sus efectos en las personas siguen desgraciadamente cobrándose vidas y generando malformaciones.

Colaboraciones

Santiago Tena Paz

En medio de ese caos las autoridades comprendieron que –aparte de la evacuación inmediata de la zona- había que cerrar la brecha en el núcleo del reactor. Para ello lo único eficaz era arrojar grandes cantidades de cemento sobre ese núcleo y eso sólo se podría hacer mediante el uso de helicópteros.

El cierre del reactor tendría que hacerse con helicópteros pero también es cierto que quién lo hiciera, sobre todo en las primeras descargas, afrontaría una exposición a cantidades ingentes de radiación lo que entrañaba una casi cierta sentencia de muerte. Grishenko lo sabía y lo aceptó así. Invocando su experiencia como piloto probador de helicópteros con grandes cargas suspendidas, fue el primero en presentarse voluntario y repitió sus vuelos tantas veces como fue necesario. Era un piloto de pruebas profesional y sabía que en su oficio la muerte es una posibilidad que acechaba más que a otras personas, pero también sabía que ese trabajo suyo podía salvar vidas de sus compatriotas y lo asumió con profesionalidad y una enorme generosidad. Pilotando distintos modelos de helicóptero, principalmente un MI-6 u otros, según la disponibilidad y eligiendo los de mayor capacidad de carga, descargó sobre el núcleo radiactivo toneladas de arena y cemento. No fue el único, también realizaron vuelos otros pilotos, entre ellos su colega y amigo Gourgen Karapetyan. Entre estos pilotos algunos pagaron su arrojo -y siguen pagándolo hoy día- también con terribles secuelas en forma de raras formas de cánceres y linfomas.

Merece la pena destacar que el arrojo de este hombre no fue el del que en un momento de peligro realiza una acción heroica, muchas veces sin pensar en el riesgo y una vez realizada, se pregunta cómo fue capaz de hacerlo. Grishenko fue mucho más, él sabía que cada vez que volaba con su helicóptero sobre el núcleo del reactor su organismo acumulaba dosis letales de radioactividad, su valor era una actitud continuada de entrega a los demás, sabía que en cada vuelo aumentaba el riesgo para sus expectativas de vida futura, pero en cada vuelo contribuía a disminuir el riesgo para sus país y sus compatriotas. Ese valor frío, esa generosidad, ese sentimiento del deber y esa profesionalidad en el desempeño de sus misiones haciendo lo que mejor sabía hacer: pilotar helicópteros, ponen a este hombre muy por encima de sus semejantes. Él pagó con su vida el riesgo que asumió pero vivió lo suficiente para ver que su sacrificio había valido la pena. Aún hoy existen en la zona diversos cementerios de material de todo tipo que fue utilizado en las labores de limpieza de la zona, en muchos casos quedó totalmente inutilizable habida cuenta la cantidad peligrosa de radiación que los impregnó.

Colaboraciones

Santiago Tena Paz

En Armilla, el entonces Coronel Jefe del Ala 78, Antonio de la Chica, conoció la gesta de ese piloto ruso, y como militar y como hombre se percató del formidable ejemplo que suponía para todos, en especial para la escuela donde se preparaban los pilotos de helicópteros. Promovió que se erigiera en los jardines de la base un sencillo túmulo con un cartel que recordase al héroe de Chernóbil. El Mando apoyó esta idea y el monumento fue inaugurado por S.M. el Rey en una vista girada a la base en el año 1.991. Dicha visita fue conocida a posteriori por la embajada rusa. La legación manifestó su alegría por el homenaje y la importancia que se dio a la inauguración del monumento por el propio Rey de España.

Según los rusos no existía en ninguna otra parte del mundo –fuera de la antigua URSS- un monumento que recordase la gesta de Grishenko, y pidieron permiso para sumarse al homenaje y aportar una serie de recuerdos del piloto, que ya entonces había fallecido de una rara forma de linfoma ocasionada sin duda por su exposición a la radiactividad. Los rusos aportaron una maqueta del Mi 24 Hind que se puso encima del monolito y llevaron a la base distintos recuerdos del piloto, un casco, condecoraciones, diplomas, copias de su cartilla de vuelos sobre la central, una vasija con su efigie, y distintos documentos en los que se reconocía la gesta de Grishenko. En mayo de 2000, en un sencillo acto castrense en el patio de armas de la base, una delegación de la embajada de Rusia hizo entrega de estos obsequios al coronel jefe de Armilla, quién las recibió y reinauguró el monumento con la maqueta entregada por los rusos; también se recibieron los recuerdos entregados por los rusos que se instalaron en el pabellón de enseñanza de la base, creándose un sencillo museo dedicado al piloto ruso. Los instructores y alumnos pasan a diario frente a la vitrina en la que se agrupan los recuerdos de su colega ruso, lo que es sin duda el mejor homenaje que pueden hacer a este hombre ejemplar, y supone para ellos una lección del espíritu que debe guiar a estos profesionales. En Grishenko se rinde homenaje a todos los pilotos que día tras día se subieron a sus máquinas para tratar de paliar los efectos del terrible accidente y que sabían que cada vez que sobrevolaban aquel núcleo su salud futura se ponía en grave riesgo. Aún así lo hicieron y lo hicieron bien, aunque algunos lo pagaron con su vida.

Colaboraciones

Santiago Tena Paz

Parece claro que detrás de ese pequeño monumento hay una gran historia humana y aeronáutica. Merece la pena que se conozca y se divulgue su historia, no sólo por los interesados en la aviación sino por todos los hombres de buena voluntad. La base aérea de Armilla acoge un centro de enseñanza de primer orden y demuestra que sin importar orígenes o banderas sabe rendir homenaje a quienes hicieron de su vocación y su profesión un ejemplo de entrega y sacrificio llevado hasta sus últimas consecuencias.

Colaboraciones

Santiago Tena Paz

Historial de ANATOLY GRISHENKO:

Nació en Agosto de 1937 en Leningrado, (hoy San Petersburgo). Cursó estudios de ingeniería civil en el Instituto de Aviación Civil de Moscú. En su época de estudiante se interesó en la aviación y obtuvo su título de piloto deportivo. Una vez graduado comenzó a trabajar como ingeniero en el Instituto de aviación y Ciencia de Zchukovski, en las afueras de Moscú, y en 1967 obtuvo el diploma que lo acreditaba como especialista en el área de las pruebas en vuelo, consiguiendo el título de piloto de pruebas. Al mismo tiempo continuó su carrera militar, donde alcanzó el grado de Teniente Coronel. Caracterizado por su profesionalidad y coraje, se convirtió en uno de los principales pilotos de prueba de helicópteros evaluando las tecnologías que en estas aeronaves surgían a finales de los años sesenta. En diferentes ocasiones su experiencia y sangre fría evitaron que se perdieran vidas de tripulantes y valiosos prototipos con los que se realizaban pruebas.

Acumuló mas de cinco mil horas de vuelo de las que más de tres mil lo fueron de pruebas, en las que su doble formación de piloto e ingeniero hizo que sus opiniones e informes técnicos se constituyeran en una sólida base para el desarrollo de las tecnologías por él evaluadas. Fue uno de los pilotos encargados de realizar las pruebas de carga de mercancías muy pesadas, campo en el que los soviéticos demostraron tener una tecnología enormemente avanzada, produciendo aparatos con una enorme capacidad de transporte de cargas suspendidas; aeronaves que batieron récords en cuanto a peso y tamaño de las cargas transportadas y también en cuanto al propio tamaño del helicóptero.

Invocando su experiencia en este campo se presentó voluntario para tratar de paliar los efectos de la catástrofe de Chernóbil en Abril de 1986. Consecuencia de sus vuelos sobre la radiación fue sus enfermedad que le supuso primero la

enfermedad y después, en abril de 1990, su fallecimiento por unas complicaciones pulmonares que siguieron al tratamiento de trasplante de médula al que fue sometido en los Estados Unidos, en concreto en Seattle.

Durante sus últimos años de vida recibió todo tipo de homenajes de la comunidad internacional aeronáutica y durante su estancia en Estados Unidos fue también homenajeado por distintas asociaciones de pilotos de ese país, destacando el título de “Héroe Solitario” que le otorgó la asociación de pilotos de pruebas de los Estados Unidos. En su país fue repetidamente condecorado, declarado “Héroe de Rusia”y su nombre le fue dado a calles y centros de enseñanza.

Fotos Santiago Tena y Base Aérea de Armilla.

20ª parte

Autor: Juan Antonio García Ruiz

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

BOEING B-707-331B 4 AVIONES

El 1º llegó el 30/3/1988 y a los pocos meses el 2º, ambos procedentes de TWA, el 3º ex Saudia se adquirió en 1990 y en 1995 el 4º ex Olympic, este fue ¨adecuado¨ en Israel para misiones de inteligencia electrónica, comunicaciones y óptica.

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

El reabastecimiento se hace por medio de 2 pods ¨Sargent Fletcher¨.
El 1er avión fue dado de baja en 2012, el 4º en 2014, el 2º en 2015 y el 3º en 2016.

Durante el tiempo que estuvieron en servicio realizaron 38.500h/v, transportaron más de 200.000 pax, 2.000tn de carga y reabastecieron a más de 1.000 aviones.

Boeing 707 TM-17-4 ¨SIGNIT¨ Torrejón 2014

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

AIRBUS A-310-300 2 AVIONES

Procedentes de *Air France* entraron en servicio el 2003, dedicados al transporte VIP están encuadrados en el 45 Grupo de Fuerzas Aéreas en Torrejón.

Motor: 2 General Electric CF6-80c de 59.000lbs de empuje.
Vmax 0,84 mach Vmin 137km Autonomía 9.600km Techo operativo 12.500m.

Torrejón Enero 2014

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

EUROFIGHTER TYPOON 87 AVIONES

El 1er avión entregado fue un biplaza (CE 16-02) en Morón el 5/9/2003

¨Actualmente (Marzo 2017) se han recibido 61 aviones del total solicitado ¨

Motor: 2 Eurojet 200 turbofán de 9.180kg de empuje con postquemador.
Vmax 2,0mach Vmin 240km Autonomía : 3.700km con 3 tanques externos…

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

Armamento: 1 cañón Mauser BK de 27mm más una carga 7.500kg distribuidos en 13 soportes (8 bajo las alas y 5 en el fuselaje) compuesta entre misiles aire-aire y aire superficie, bombas guiadas o de caída libre, pod de contramedidas electrónicas o búsqueda, 3 tanques lanzables de combustible etc….

... Techo operativo 19.000m Régimen de ascenso 315m/s hasta 62.000ft.

Se encuentran basados en el Ala 11 de Morón y en el Ala 14 de Albacete.

Gando 3 de Marzo 2016

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

AIRBUS A400M-180 ¨GRIZZLY¨ (OSO PARDO) 14 AVIONES

El 17/11/2016 se recibió el 1er avión y el único entregado de un total de 27 solicitados, después de la revisión de Programas de Armamento realizado en el 2013 el pedido se reducirá hasta a 14 unidades.

Motor: 4 turbohélice EuroProp TP400-D6 de 11.000 CV.
Vc 780km Techo operativo 11.200m Autonomía: 4.500km con 30t de carga
Acomodo: 3 ó 4 tripulantes más 116 soldados o 66 camillas y 25 asistentes.

Sevilla Junio 2016

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

EADS CASA C-295M 18 AVIONES

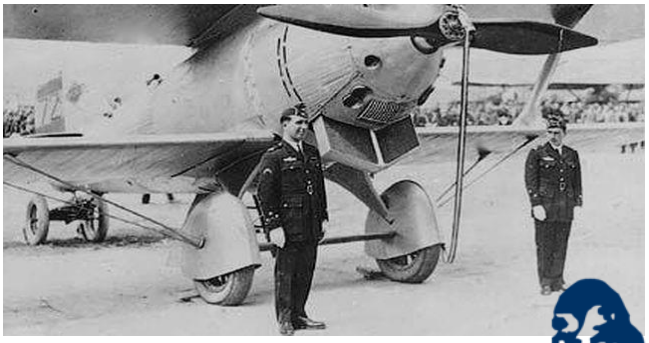
El 1º en llegar fue el T-21-02 en Diciembre del 2000 y destinado al Ala 35 en Getafe, para la instrucción de los futuros tripulantes.

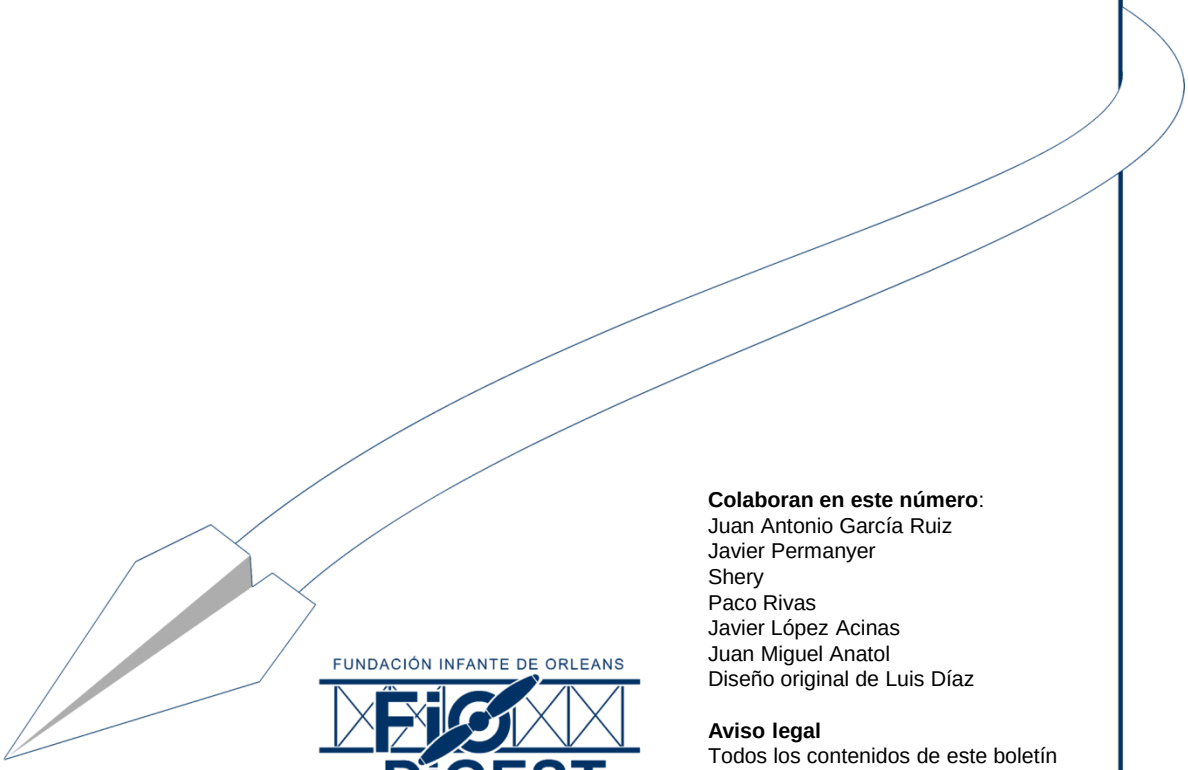
Motor: 2 Turbohélices Pratt & Whitney 127G de 2.650 CV.
Las hélices son Hamilton Estándar 568-F de 6 palas en forma de cimitarra.

Vmax 580km Vmin 158km Autonomía 5.200km Techo operativo 7.600m

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

El día 24/3/1929, con un avión CASA Breguet XIX ¨Gran Raid¨ Bidón (*¨El Jesús del Gran Poder¨*) , con motor Hispano Suiza V12 de 600cv y 4.100l de combustible, despegaron de Tablada rumbo a Rio Janeiro, tomaron tierra en Cassamary (Bahía) después de 43h50´ , habían recorrido 6.746km. batiendo el récord de ¨mayor tiempo en vuelo sobre el mar ¨ con un avión terrestre y la segunda marca absoluta de duración de un vuelo.





Colaboran en este número:
Juan Antonio García Ruiz
Javier Permanyer
Shery
Paco Rivas
Javier López Acinas
Juan Miguel Anatol
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.