

Nº29, Noviembre 2013

Visite la página web www.fio.es y colabore con la Fundación Infante de Orleans inscribiéndose como Socio Protector. También estamos en Twitter y Facebook

<http://www.facebook.com/FundacionInfantedeOrleans?ref=ts>

Para cualquier sugerencia envíe un correo a: fiodigest@fio.es



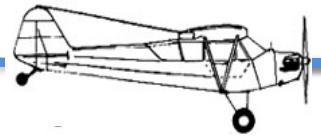
El **Colegio Oficial de Pilotos de Aviación Comercial, COPAC** celebró su **decimoquinto aniversario** en la exhibición de la FIO de noviembre. El acto fue presidido por su decano, Luis Lacasa Heydt, y durante el mismo se entregaron a Carlos Valle y a la FIO sendas placas en reconocimiento a la labor de la Fundación y de su presidente en favor de la recuperación y divulgación de la aviación histórica española. En el acto estuvo presente la presidenta de la Asociación de Afectados por el accidente del vuelo de Spanair JK5022, Pilar Vera, entre otros invitados.



Aviación sin Fronteras nos visitó también en esta ocasión, con un grupo formado por integrantes del Centro Ocupacional de Barajas y varios voluntarios, dirigidos por Begoña Ontiveros.



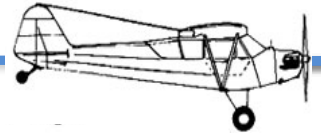
Con la coordinación de Pablo Peraita, integrantes de la división de **márketing de EADS-Airbus Military** han visitado la FIO en tres jornadas, con el fin de ampliar conocimientos sobre aviación histórica y conocer el origen de tecnologías que hoy se aplican en la industria aeronáutica moderna



El **Club** de Aeromodelismo Radio Control **Las Águilas**, con sede en Guadalajara, participó en la exhibición estática, con una nutrida representación de sus maquetas volantes, alguna a escala un medio, como la Jungmeister de su presidente Osvaldo Sánchez. La calidad del acabado de estos aeromodelos es muy alta.

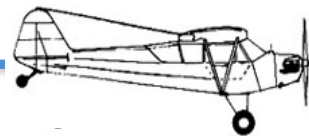


Por su parte el renombrado pintor aeronáutico y colaborador de la FIO **Fernando de la Cueva** realizó una exposición con varias de sus obras durante la mañana del domingo.



CRM: el Centro de Restauración y Mantenimiento trabaja con normalidad en el hangar 5, tanto en las revisiones anuales como en la restauración del T-6. Actualmente están pasando revisión la Bücker Jungmann EC-ERO y el Comper Swift, mientras que el Polikarpov I-16 está en espera. Al motor Tigre de la Jungmann se le han rectificado los cilindros tres y cuatro, mientras que al Swift se han ajustado y reparado los capós del motor, como parte de los trabajos rutinarios de mantenimiento.





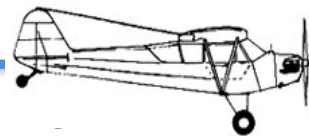
Noticias de Actualidad:

- **Camberra de nuevo en activo:** La NASA ha añadido un tercer ejemplar del WB-57F a su flota para la investigación a gran altura. Este en particular nació como un bombardero B-57B (53-3918) y en 1964 fue modificado a RB-57F, operando en la USAF como avión de reconocimiento con el doble de envergadura y de potencia que el original. Tras más de 40 años en el depósito de Davis Monthan, se desmontó en 2011 y dos años más tarde, el 9 de agosto, volvía a volar.
- **Curtiss Histórico restaurado:** La restauración del legendario Curtiss Hawk II del alemán Ernst Udet está a punto de finalizar en el museo de Cracovia en Polonia. En este avión Udet voló numerosas exhibiciones acrobáticas. En 2012 se arrancó su Wright R-1820 por primera vez desde 1937
- **Percival Mew Gull a la Shuttleworth:** La antigua montura del mítico Alex Henshaw, piloto probador del Spitfire ha sido adquirida por la Shuttleworth Collection tras comprársela a la Real Aircraft Company
- **Bristol Boxkite en vuelo en Australia:** Poco antes del ocaso del 11 de septiembre voló en RAAF Point Cook una réplica de un Bristol Boxkite. En sustitución del Ghome Rhone original se utilizó un Rotec R2800. Está previsto que el avión sea la estrella del festival conmemorativo del centenario de la aviación militar australiana.
- **P-40 a la venta;** Después de más de 70 años almacenado, un Curtiss Kittyhawk MKI, el AK803 de la RCAF ha sido puesto a la venta. El avión lo compró como excedente de guerra George Maude, que lo almacenó en condición completamente original durante décadas
- **Gotha 145:** Utilizando como patrón el fuselaje hallado en un bier haus en Alemania, Gothaer Fahrzeugtechnik ha completado la fabricación de un nuevo fuselaje, que ha sido entregado a Club Sajón de Aviación histórica con la intención de fabricar unos nuevos planos y ponerlo en vuelo en un futuro.





FIO DIGEST



Artículo del Mes: Piper L4 Grasshopper. Kiko Muñoz

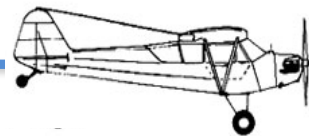
Probablemente, en su humildad, uno de los aviones más importante de la historia de la aviación, el diseño de la J3 Cub, de la que es versión militar la L4, se empezó a gestar en los años veinte, época en la que gran cantidad de empresas de construcción de aeronaves pugnaban por abarcar el mercado estadounidense de aviación ligera, que era muy amplio debido principalmente a las grandes distancias a recorrer en ese enorme país, así como una economía boyante que invitaba a iniciar nuevas aventuras. Es la época del Ford Modelo T, con el que Henry Ford pretendía obtener un coche que pudiera ser adquirido por cualquier familia americana y así motorizar a todo el país. El Cub, unos años después, seguiría el mismo concepto que el Modelo T, pero adaptado a la aviación, es decir, conseguir un avión muy sencillo y muy barato para que todo aquel que lo deseara pudiera volar. Tened en cuenta que hasta mediados de los años veinte ni siquiera era necesario tener una licencia para volar un avión en los Estados Unidos.

Una de esas compañías de la que estamos hablando fue la Taylor Brothers Aircraft Corporation, más conocida como Taylorcraft, fundada en Rochester, Nueva York, en 1925 por los hermanos Gordon y Clarence Taylor. El primer intento de esta firma por salir al mercado fue un avión de ala alta y asientos en tándem llamado Chummy, pero su elevado precio (4000\$ de la época) no acabó de convencer al mercado.

La situación económica de la empresa, en gran medida debida a la Gran Depresión de 1928, la muerte de Gordon Taylor en un prototipo de la marca, y una interesante oferta para reflotar la firma realizada por los ciudadanos de la ciudad de Bradford, Pennsylvania, que había sido muy golpeada por la crisis, hizo que Clarence trasladara la fábrica a esa ciudad. Entre los nuevos inversores estaba William Thomas Piper, un veterano de la guerra con España de 1898, empresario del petróleo y promotor de la popularización de la aviación. Tan pronto como Piper entró en la dirección de la compañía, comenzaron las continuas disputas entre Clarence y él en cuanto a la manera de gestionar la firma. Aprovechando una ausencia por enfermedad de Clarence, Piper pidió al ingeniero de la compañía, Walter Jamoneau, que modificara el actual diseño en preproducción, la J-2, para hacerla más sencilla y más vendible. Al regresar de su baja por enfermedad, viéndose ninguneado, Clarence Taylor abandona la empresa que fundara con su hermano para crear la Taylor Aviation Corporation, que convertiría la construcción de aviones de ala alta en parasol y pasaje en tándem su seña de identidad, continuando la mejora de este diseño prácticamente hasta los años setenta.

Mientras tanto Piper había cambiado el nombre de la empresa a Piper Aircraft Corporation y tras de un incendio que asoló la planta de producción donde se construía la J-2 Cub, se trasladó a Lock Haven, Pennsylvania; en la nueva planta, la línea de producción se arrancó en 1937 ya con la versión mejorada de la J-2, la J-3.

La jota del nombre del avión proviene del apellido de su diseñador, Jamoneau. Equipado originalmente con un motor de tan solo 40CV, el J-3 Cub era un avión de ala alta con cabina cerrada y asientos en tándem, de construcción mixta de madera y metal, yrecubierto de tela. Su precio de lanzamiento fue de 1.300\$, lo que fue toda una revolución, ya que permitía a las escuelas ofrecer instrucción de vuelo a cinco dólares la hora- No es extraño que el gobierno estadounidense seleccionara la J-3 para sus programas de formación de pilotos civiles.



Las fábricas de motores también se pusieron a la altura del fenómeno Cub, creando motorizaciones ligeras y fiables. Entre ellas cabe destacar el motor Continental A-65 de 65CV, que quizás fuera el más popular de las diversas plantas motrices que lo propulsaron. Las ventas se dispararon, llegando en poco tiempo a las ¡¡10.000 unidades!! En total desde 1938 se fabricaron, 19.888 unidades de la Cub, todo un récord para un avión tan humilde.

Durante la IIGM, todo el esfuerzo industrial se volcó en el conflicto, dándose un uso militar prácticamente a toda la maquinaria existente en el momento. La pequeña J-3 no fue una excepción, convirtiéndose en el mundo militar en la L-4 Grasshopper. Sus misiones fueron extraordinariamente variadas, dada su capacidad de aterrizar y despegar de los sitios más inverosímiles. Sus principales cometidos fueron las misiones de enlace, observación y corrección de tiro artillero, así como señalización de blancos para los cazabombarderos por medio de cohetes de marcadores, todas ellas misiones enormemente arriesgadas para un pequeño avión desarmado y con una velocidad máxima de 120 Km/h.

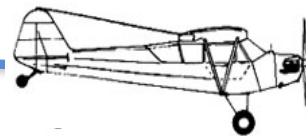
Entre sus muchos méritos en el servicio militar está el de ser el primer avión aliado que despegó desde suelo francés después de los desembarcos en las playas de Normandía. Fue transportado hasta allí en una barcaza, despegando desde la misma playa y sirviendo de ojos a las unidades que intentaban abrirse paso entre las defensas alemanas.

La historia militar de la J-3 no acaba con la II GM, sino que se extiende a la Guerra de Corea. Tan solo la aparición del helicóptero y de aviones más poderosos como la Cessna Birdog harán que, poco a poco, la modesta L-4 vaya desapareciendo del ámbito militar.

Sin embargo, su estirpe continuará proporcionando éxitos a la compañía Piper, como la PA-18 Supercub, que se mantendrá en las líneas de producción casi ininterrumpidamente hasta 1992, aun hoy se sigue fabricando en forma de kit de aviación amateur.

El avión que se presentó en mayo en la Fundación Infante de Orleans fue fabricado como una L-4 en 1944, número de serie 44-8069. Por desgracia, poco sabemos de sus peripecias en los campos de batalla. Sí sabemos que fue asignada a la unidad de observación y enlace de la 5ª División Acorazada de Patton, concretamente al 71º Batallón de Artillería de Campaña, donde según las fechas de su incorporación a su unidad, debió de participar en las batallas del Bosque de Hurtgen, el Cerco de Bastogne, la reconquista de Falaise y, en general, en toda la campaña de las Ardenas. Cabe destacar que esta será la primera unidad americana en traspasar las fronteras de Alemania. Se da el caso de que un avión de esa unidad protagonizó quizás el combate aéreo más curioso de la II Guerra Mundial. Adjuntamos el relato que uno de los propietarios del avión de la FIO ha realizado sobre el incidente





UN INSOLITO COMBATE AÉREO

El día 11 de abril de 1945, un avión Piper L-4 Cub norteamericano ocupado por los tenientes Merritt Duane Francies (piloto) y William Martin (observador), asignado a la 5ª División Acorazada estadounidense despegó de un aeródromo aliado situado a unos 100 kms al oeste de Berlín, en una misión de reconocimiento.

Cuando volaban buscando objetivos en tierra para la artillería, los tenientes estadounidenses vieron un avión Fieseler Fi-156 Storch alemán dando vueltas bajo ellos, a no mucha distancia de los tanques de la 5ª División Acorazada. El Storch, igual que el Piper Cub, era un pequeño monomotor de dos tripulantes utilizado sobre todo para vuelos de reconocimiento o de enlace. Por regla general, ninguno de tales aparatos tenían armamento alguno (aunque algunas versiones del avión alemán si que iban dotadas de una ametralladora MG 15 de 7.92 mm. montada sobre afuste trasero).

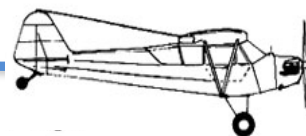


Fieseler Fi-156 Storch



Los Tenientes Merritt Duane Francies (piloto) y William Martin (observador) frente a su Grasshopper

El avión alemán era más veloz que el estadounidense, pero sus tripulantes no parecían haberles visto, y además los norteamericanos tenían la ventaja de la altura. Así que Francies comunicó por radio que iba a entrar en combate y picó contra el avión enemigo, al tiempo que los dos tenientes estadounidenses abrían fuego con las únicas armas que tenían a mano, sus pistolas semiautomáticas reglamentarias Colt .45 M1911. Vaciaron los cargadores contra el Storch, alcanzando repetidamente el parabrisas, los tanques de combustible y el ala derecha del avión alemán. El piloto germano hizo varios giros bruscos tratando de eludir el ataque, pero no sólo no lo consiguió, sino que, en un giro a baja altura el ala derecha del aparato golpeó contra el suelo y el avión acabó volcado en un prado.



La Piper Cub tomó tierra tras él, y, tras unos disparos de advertencia de los estadounidenses, los dos alemanes se entregaron con las manos en alto. Francies y Martin se quedaron custodiando a los prisioneros hasta que las tropas terrestres de la 5ª División Acorazada que se encontraban en las proximidades, y que habían visto a lo lejos la escaramuza, se hicieron cargo de ellos. "Nunca supe sus nombres", recordó más tarde Francies. "Podrían haber sido personajes importantes, por lo que sé. Les entregamos a los tanques unos quince minutos más tarde, después de que el hombre herido me diese las gracias varias veces por vendarle el pie. Creo que pensaron que íbamos a dispararles".

Que se sepa, aquel Fieseler Storch fue el único avión abatido por fuego de pistola en toda la guerra. Esta historia se puede encontrar en distintas fuentes con algunas variantes. En la más extendida se afirma que el Storch capturado por Francies y Martin fue el último avión de la Luftwaffe derribado en el frente occidental. El teniente Martin recibió por la acción la Air Medal, sin embargo, su compañero Francies tendría que esperar más de dos décadas a que le llegase el reconocimiento oficial. En 1966 el escritor Cornelius Ryan recogió el episodio en su libro "La Última Batalla", rescatándolo del olvido y haciendo que la USAF concediese a Francies la Distinguished Flying Cross con 22 años de retraso.

Cabe la posibilidad de que nuestro pequeño Grasshopper sea el protagonista de esta increíble historia...



Piper L4 Grasshopper de la Fundación Infante de Orleans