

## Noticias FIO



El domingo 6 de marzo Fernando Iglesia Lachica, "Manix", emprendía su último vuelo. Tenía que ser un domingo de exhibición de la FIO para que quedase en su historial como su última participación en una empresa a la que tanto quiso y a la que tanto dio. Fue el fin de una lucha de casi diez años contra una leucemia tan voraz que habría terminado con cualquier otro en apenas un año. Con el Manix no. Él ha sido un luchador tan extraordinario que le sobraban fuerzas para combatir y para animar y ayudar a los demás. Aviador acreditado como excelente dentro del grupo de los más selectos, comenzó su andadura aeronáutica en Vuelo sin Motor en 1965 con apenas 15 años de edad. En 1969 ingresó en la Academia General del Aire como componente de la XXV promoción.

Finalizó la etapa académica como indiscutible número uno en vuelo, pasando a prestar servicio en Canarias, en el 462 Escuadrón, volando el Ha-200 "Saeta" con el que vivió los años de inquietudes del Sahara español hasta su evacuación. Posteriormente fue destinado al Ala 12 donde permanecería durante los empleos de teniente, capitán y comandante, ocupando diferentes cargos, pero siempre volando, el F-4 primero, y posteriormente el F-18. Durante esa época participó en un intercambio de pilotos con los Estados Unidos, con la USAF, por lo que estuvo dos años asignado al 307<sup>th</sup> Tactical Fighter Training Squadron (TFTSQ), en la base aérea de Homestead, Florida, durante los cuales realizó las misiones habituales de los pilotos allí destinados, siempre calificado "Combat Ready", y simultáneamente, como instructor de vuelo, impartiendo instrucción teórica y práctica para la transición de pilotos estadounidenses entre el F-5 y el F-4. Ya con el grado de Teniente Coronel, optó por el cambio a las líneas aéreas, ingresando en Iberia, donde continuó dando prueba de su extraordinaria calidad humana y técnica y en la que prestó sus servicios hasta alcanzar el grado de Comandante de A-320. Durante esa época, concretamente en 1997 fue seleccionado por el MALOG como el piloto idóneo para realizar las pruebas de vuelo de la proyectada reconstrucción del autogiro más emblemático de los diseñados por Juan de la Cierva, el C-30. Desde el nacimiento de la FIO se integró en su organización, en la que nuevamente dejó demostrada su extraordinaria competencia y calidad y en la que, hasta el último momento, aportó todo su conocimiento y experiencia haciéndose cargo de la Dirección de Operaciones. Pocas veces se conoce a alguien tan capaz de volar cualquier cosa que tenga una mínima posibilidad de volar y además hacerlo tan bien. Los que hemos compartido esta maravillosa vida y esta maravillosa afición con el Manix, hemos tenido la suerte de conocer a uno de esos pocos. Descanse en paz.





El sábado 6 de febrero los aviones de la colección realizaron su vuelo de prueba y entrenamiento que pudo ser contemplado por los socios protectores asistentes, como viene siendo habitual desde los últimos meses. La buena meteorología permitió que los aviones programados pudieran volar con normalidad. Por el contrario, el domingo de vuelo, el primero del año 2016, se vio afectado por un viento del oeste que llegó en algunos momentos a alcanzar ráfagas de 35 nudos lo cual complicó sobremanera la exhibición aérea. Finalmente, las condiciones imperantes a las 13,00 h permitieron volar dentro de los márgenes de seguridad a la DHC-1 Chipmunk, I-115, Pitts Special (con tabla acrobática al final de la demostración) y la formación Eco, compuesta por C-45 Twin Beech, T-6 y Polikarpov I-16.

El próximo 3 de abril tendrá lugar el Primer Encuentro de Promociones de Pilotos de Complemento en la demostración de vuelo de la FIO. Los asistentes tendrán ocasión de asistir a la exhibición y reunirse posteriormente en una comida.

La demostración de vuelo de marzo se vio muy afectada por el fuerte viento cruzado, que alcanzaba rachas de más de 25 nudos. La exhibición estática se realizó con normalidad, pero los 18 aviones programados para el vuelo ese día no pudieron volar finalmente debido al viento, limitándose a arrancar motores y dirigirse a sus hangares.

La FIO ha instalado un stand temporal en la sala de Firmas de Iberia en la Terminal 4 de Barajas, en el que se explican las nuevas ventajas fiscales de desgravación de las cuotas y se atiende cualquier consulta de los socios protectores e inscripción de nuevos socios.





La FIO se unió a la conmemoración del centenario de Boeing con su presencia en un stand conjunto en el Congreso World Air Traffic Management que se ha celebrado los días 8, 9 y 10 de marzo en Feria de Madrid. Boeing nació en Seattle (estado de Washington) a partir de un pequeño astillero comprado en 1903 por William Boeing (1881-1956). La experiencia en trabajos en estructuras de barcos en madera sirvió para fabricar el Boeing Modelo 1 en 1916, un hidroavión de madera y tela diseñado por Boeing y su amigo Westervelt. Su primer pedido llegó en 1917, 50 ejemplares del hidroavión Modelo 2 por parte de la marina de Estados Unidos. En 1944 se llegaban a producir 350 aviones al mes, la mayoría bombarderos B-17 Flying Fortress y B-29 Superfortress. En 1957 apareció el Boeing 707, en 1967 el Boeing 737 y en 1969 el 747 Jumbo. En la actualidad emplea a más de 160.000 personas.



Por Javier Permanyer

### La Shuttleworth Collection celebrará el 70 aniversario de la Chipmunk

El aeródromo de Old Warden, sede de la colección Shuttleworth y situado cerca de Cambridge será el lugar de encuentro de numerosas De Havilland Canada Chipmunk que permanecen en estado de vuelo para celebrar su 70 cumpleaños el día 22 de mayo.

Diseñado por el ingeniero polaco Wsiewolod Jakimiuk, proyectista jefe de la De Havilland canadiense, su prototipo surcó el aire por primera vez el 22 de mayo de 1946 en Downsview, Toronto, con el piloto de pruebas de la matriz británica Pat Fillingham a los mandos. El modelo fue fabricado en serie en Canadá, Gran Bretaña y bajo licencia en Portugal, por OGMA.

El Fly-in de Old Warden está abierto exclusivamente al modelo Chipmunk y durará desde las 08,00h hasta las 18,00h.



### El Junkers Ju-52 de Lufthansa temporalmente en tierra



El Ju-52 matriculado D-AQUI (matrícula real D-CDLH) que la Lufthansa mantiene en vuelo para vuelos de pago dejará de volar durante un tiempo indefinido debido a una grave rotura de larguero central de fuselaje. El problema ocurrió al final de la temporada de vuelo de 2015, que tuvo que ser acortada. Según Lufthansa la reparación será muy costosa en recursos y larga en horas de trabajo, por lo que es aventurado prever una fecha de finalización de los trabajos pero sí se sabe que no podrá reanudar el programa de vuelos anual en Abril como estaba previsto. Todos aquellos que hayan comprado billetes anticipadamente tendrán que esperar a que el trimotor vuelva al aire.



### El único Zero totalmente original está siendo reconstruido a fondo

Treinta y seis años después de la restauración y puesta en vuelo del Mitsubishi A6M5 Zero del Planes of Fame Air Museum de Chino, California, le ha llegado el turno de un necesario y merecido overhaul general. Se trata del único Cero equipado con motor original Sakae en estado de vuelo en el mundo y durante todos estos años ha sido operado con un programa de mantenimiento rutinario. Ha estado en tres ocasiones en Japón por periodos de seis meses y en Hawaii para participar en la película *Pearl Harbor*. Poco después de su restauración fue enviado por barco a Japón donde fue exhibido en vuelo con gran éxito. En 1995 fue enviado de nuevo junto con el P-51 Mustang del museo Planes of Fame, participando esta vez como dúo bajo el lema "Volando como amigos". Por último en la primavera de 2013 el Cero fue trasladado de nuevo a su país de origen, esta vez al Museo de Aviación de Tokorozawa. Aunque no voló debido a la ausencia de pista de despegue en ese lugar, sí realizó rodajes en tierra con el motor en marcha.



Al volver a Estados Unidos en 2014 se decidió someter al avión a un completo IRAN (inspeccionar y reparar según lo necesario) bajo la dirección del ingeniero del museo Cory O'Brian. Cuando haya finalizado el avión estará en un estado incluso mejor que cuando fue fabricado durante la Segunda Guerra Mundial y aumentará su potencial de vuelo por muchos años.

Capturado totalmente intacto en Saipán en 1944 su número de fábrica es el 5537 y su matrícula de cola 61-120. Fue trasladado a la Base Aérea de North Island, California y después a la de Patuxent River, Maryland, donde fue probado en vuelo exhaustivamente. Finalmente fue dado de baja y comprado por Edward T. Maloney para exhibirlo en un museo que fue el germen del Planes of Fame.



## Two-seat Buchón to UK

Four Hispano HA-1112 Buchons from the famous 'Connie' Edwards collection at Big Spring, Texas, will soon arrive in the UK, including the two-seat HA-1112-M4L C.4K-112/G-AWHC. This fabled machine was used as a cameraship during the making of the 'Battle of Britain' film at Duxford during 1968, and was also flown that summer by Adolf Galland and Bob Stanford-Tuck, who were working as technical advisors on the movie. The two-seater is reported to be heading for a new career as part of a commercial ride programme alongside a two-seat Spitfire.



The fuselages of two of the 'Battle of Britain' film spares ship Buchons at Big Spring, Texas, still wearing their 471 Escuadrón, Spanish Air Force markings. (N. B. 10/2014 - 08/14/15)

The four aircraft are part of the cache of eight HA-1112 Buchons - the Spanish-built Rolle Royce Merlin-powered Messerschmitt Bf 109 derivative - acquired from Edwards during 2014 by Swiss aircraft sales and leasing company Boschung Global. During October 2015 the quartet was re-sold by Platinum Fighter Sales to an Australian owner, which has sent all four to the UK for restoration. The three single-seaters are thought to

include one of the aircraft that flew in the film and two spares ships used by Spitfire Productions at Duxford during 1968, which still retain their original Spanish Air Force colours.

Texan oil man Wilson 'Connie' Edwards obtained the Buchons in 1968 as part-payment for his work as one of

the principal pilots on 'Battle of Britain'. The Merlin-engined HA-1112-M4L had served as a conversion trainer for prospective Spanish Air Force pilots.

The remaining four Boschung Global Buchons have been shipped to California, where they will be restored to fly. Among

them is serial C.4K-152 (c/n 220), the last fighter to be flown by Adolf Galland. One will stay in the USA and another will go to Switzerland, where it will become the personal aeroplane of company president Paul Boschung. The remaining two may be sold on or traded.

BELOW: Arguably the prize of the 'Connie' Edwards cache, two-seat Hispano HA-1112-M4L Buchon C.4K-112/G-AWHC, being loaded into a container at Big Spring for shipping to the UK. (P. ADRIAN WILSON)



Revista Aeroplane Monthly

## Otros ocho Buchones serán puestos en vuelo

Cuatro Hispano HA-1112 Buchones del lote de "Connie" Edwards de Big Spring, Tejas llegarán en breve a Gran Bretaña para ser restaurados y puestos en vuelo. Entre ellos se encuentra el biplaza M4L matriculado C.4K-112 / G-AWHC que fue utilizado como avión de filmación durante el rodaje en Duxford de escenas de la película *La Batalla de Inglaterra* en 1968. En el verano de ese año este avión en concreto fue volado por Adolf Galland y Bob Stanford-Tuck, asesores técnicos del film. Una vez restaurado, se anuncia que se ofrecerán vuelos de pago en este avión junto con uno de los Spitfire biplaza que vuelan en Gran Bretaña. El empresario tejano Wilson "Connie" Edwards, dedicado al negocio del petróleo, obtuvo ocho Buchones como pago por su trabajo como piloto en el rodaje de la película en 1968. Estos ocho "Messer" fueron celosamente guardados bajo llave hasta hace poco tiempo cuando fueron puestos a la venta. Inicialmente fueron adquiridos por la empresa suiza Boschung Global Sales.

Posteriormente la Platinum Fighter Sales revendió estos cuatro aviones a un cliente australiano, que es quien ha enviado el cuarteto a Gran Bretaña para su restauración. Dos de los Buchones conservan las insignias del 471 Escuadrón del Ejército del Aire. Los otros cuatro Buchones han sido enviados por la empresa suiza a California, donde serán también restaurados a estado de vuelo. Uno de estos es el C.4K-152 (número de serie 220), el último caza en ser pilotado por el as Adolf Galland. Uno ya tiene dueño estadounidense y otro será el avión personal de Paul Boschung, presidente de la compañía. Los otros dos siguen esperando comprador.

## Primer Cero en vuelo registrado en Japón

El hombre de negocios japonés Masahide Ishizuka, de 54 años de edad, es el propietario del primer Cero matriculado y en vuelo en Japón desde 1945. El avión fue recuperado en la isla Babo, Indonesia, en 1991 y fue restaurado al estado de vuelo inicialmente en Rusia para terminar los trabajos en el Aeropuerto de Mojave, California, donde voló por primera vez el 2 de marzo de 2000. Está propulsado por un Pratt and Whitney R-1830, su número de serie es 3858 y su matrícula civil es N553TT. En 2012 Ishizuka adquirió el caza A6M3 por 3,57 millones de dólares e inició los difíciles trámites con las autoridades japonesas para registrar el avión, lo que finalmente consiguió el pasado 18 de diciembre cuando el Ministerio de Tierra, Infraestructuras, Transporte y Turismo japonés le otorgó el permiso de vuelo. Se espera que a partir de ahora participe en las exhibiciones de vuelo de Japón.



### Avances en la investigación sobre el Bf-109 de la Legión Cóndor del Deutsches Museum



El historiador aeronáutico Luis Ignacio “Canario” Azaola, autor del artículo publicado en 1975 en la revista *Avión* sobre la Gran Exposición de la aviación victoriosa en la Guerra Civil de Barajas en mayo de 1939 ha aportado la fotografía original del Bf 109 matriculado 6-106 que está siendo restaurado por el museo muniqués. En la foto se aprecia con claridad que el 6-106, que fue encuadrado en la Tercera Escuadrilla de Messerschmitt Bf-109, lleva rotulado bajo la cabina el lema *Der eiserne Gustav*, “el Gustavo de hierro”, y que la sombra oscura sobre los escapes del motor no es un emblema sino probablemente una reparación de pintura. El equipo de restauración trata de averiguar lo que hasta la fecha es un misterio aún sin resolver, que es el tono exacto del color de los Messerschmitt de la Legión Cóndor. De momento se sabe que fueron pintados sobre el camuflaje original con el cual salían de la fábrica en dos tonos de verde bien con color verde RLM62 o RLM63 (de este último hay dos versiones, verde-gris o gris). No hay duda sobre el color de las partes inferiores, el RLM65 azul claro. De momento faltan datos sobre el historial completo del avión en el Ejército del Aire.

En otra interesante fotografía del mismo ejemplar procedente también del archivo de Canario Azaola se puede ver el avión en los Talleres de Logroño en los años cincuenta. En primer plano se aprecia el estabilizador izquierdo de cola de un Heinkel 111 modelo E, y se observa el acabado que lució después de la guerra, con unos numerales ligeramente distintos y el emblema del yugo y las flechas de la Falange en color rojo en la escarapela negra, que no llevó durante la guerra.



La Z-50 en España, Javier Aranduy



## La Z-50 en España

La Z comenzó a concebirse en la mesa del ingeniero checo Jan Mikula en otoño de 1973. El 18 de julio de 1975, año y medio después de sacar las reglas de cálculo y ponerse a dibujar, Vlastimil Berg hacía su primer vuelo en la OK-070. Poco después de tomar, ya se dieron cuenta que lo que había salido de las mesas del equipo de Mikula era muy bueno.

Se trataba un diseño rompedor, muy ligero y resistente (+9/-6 g's) con un ala de 8,5 metros, sin flaps y de perfil simétrico- un NACA 0018 a 0012 (curiosamente compartido con el B-17), sin torsión y con unos enormes alerones a los que más tarde tuvieron que poner servotabs ya que no había quien los moviese. Siguiendo las premisas de ligereza y máxima potencia, el motor que eligieron fue un Lycoming AEIO-540 de 260 CV, ya que ningún otro motor cumplía con las especificaciones. Comunicar en plena Guerra Fría al gobierno checoslovaco y a la directiva de Moravan que el motor para que su avión acrobático estrella surcase los aires no sólo no iba a ser Checo, si no norteamericano debió ser delicado. Explicar que la hélice se llamaba Hoffman y que era alemana también debió tener su gracia...

La mayor parte del avión está fabricado en aluminio y a juzgar por la calidad, parece que los chapistas también se dedicaban a la orfebrería. Las superficies de cola están recubiertas de tela y unas riostras refuerzan los estabilizadores. Los capots del motor son de fibra de vidrio y la ballesta del tren de Titan 110, una aleación de titanio producida localmente por Poldi.

Los frenos son de tambor, mecánicos y parece que sacados de un velero Blanik. Posiblemente sean lo peor del avión ya que no frenan bien y tienden a reventar la cámara de la rueda cuando se calientan, como por ejemplo en los rodajes largos.

Dirección, alabeo y profundidad cuenta con unas aletas servotabs para ablandar su tacto. En el caso de los alerones, el izquierdo es un servotab standard, pero el derecho lleva además de un contrapeso contra el flutter y un curioso mecanismo. Se trata de una guía y una leva, diseñado de forma que los primeros 5 grados de desplazamiento actúan al contrario del alabeo y ayudan a tener un buen centro, mientras que el resto del recorrido, asisten para moverlos. Desde el punto de vista de mantenimiento los servotabs son bastante pesados de cuidar: Tienen cierta tendencia a coger holgura y en el caso del de dirección hay que ser especialmente cuidadoso con el estado de las bisagras sobre todo para evitar que terminen arrancadas.

Los alerones ocupan casi toda la envergadura, están divididos a mitad de plano y unidos por chapas deformables, así cuando el plano flexa bajo g's, éstos no salten de las bisagras.

El motor está montando sobre una bancada decalada de tubo de acero soldado, con dos escapes saliendo la parte inferior de los capots y es posible montar de forma opcional un sistema de humo. La hélice es una Hoffman tripala de madera y fibra, contrapesada y con un acumulador de aceite que ayuda al mecanismo de paso cuando en algunas posiciones se queda sin presión para mantenerlo.



El motor está montado sobre una bancada decalada de tubo de acero soldado, con dos escapes saliendo la parte inferior de los capots y es posible montar de forma opcional un sistema de humo. La hélice es una Hoffman tripala de madera y fibra, contrapesada y con un acumulador de aceite que ayuda al mecanismo de paso cuando en algunas posiciones se queda sin presión para mantenerlo.

El depósito principal va montado frente al panel de instrumentos; 60 litros que no dan para muchas alegrías y un indicador mecánico que cada se llena de combustible en cada invertido o empujón. Para los viajes en las puntas del plano se montan dos depósitos de 50 litros también equipados con un indicador mecánico.



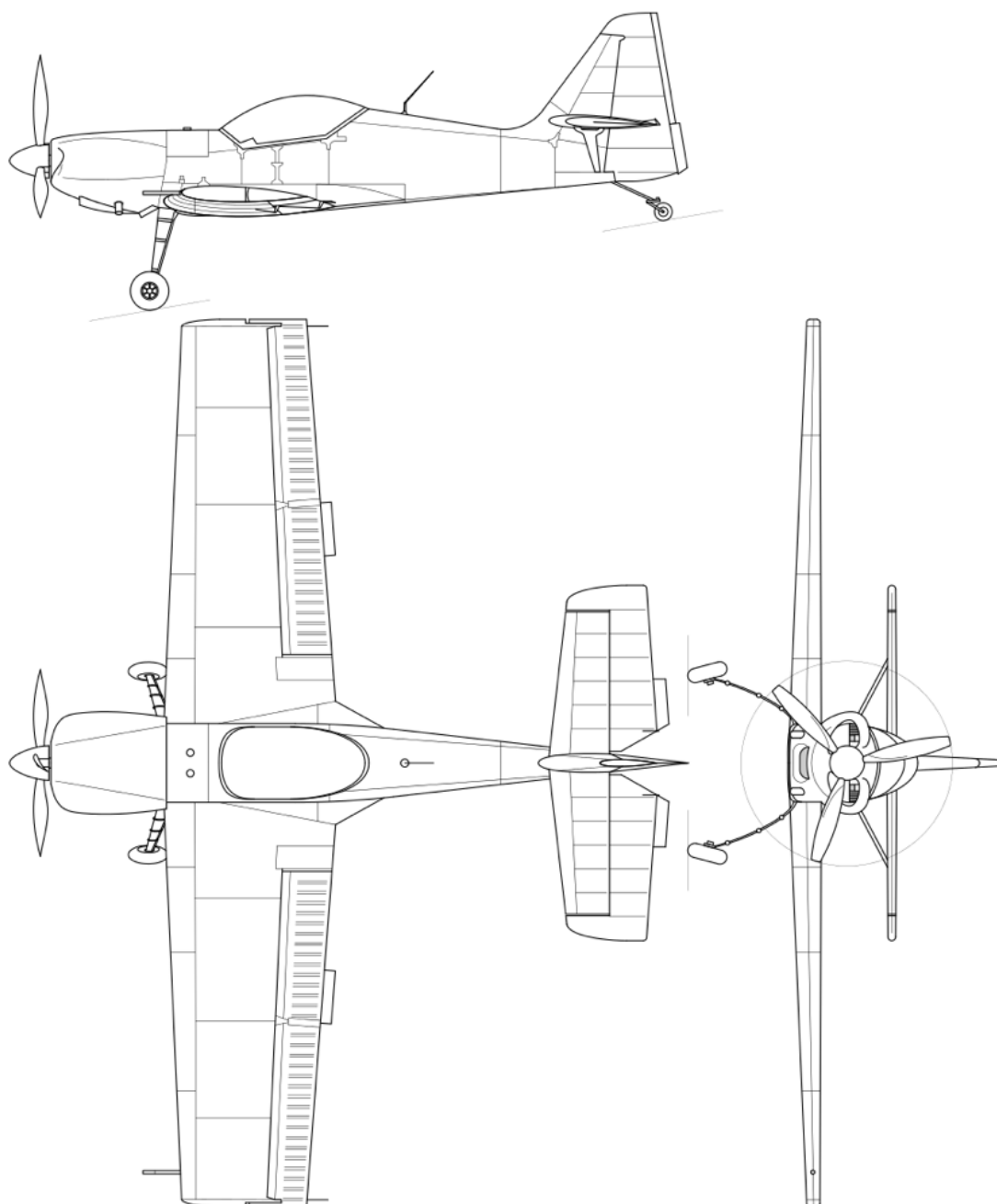
*Una de las cabinas más cómodas y ordenadas, con la famosa selectora de combustible en el centro que a punto estuvo de dar un disgusto.*

La cabina es un ejemplo del buen diseño; El acceso es fácil y cómodo: A los lados del panel de instrumentos hay dos huecos para poder meter las manos, usarlos de asideras y apoyarse en un asiento que tiene 9 posiciones de ajuste en el respaldo y otras 4 en la bandeja y los pedales. Gracias a él, la Z es uno de los pocos aviones acrobáticos de la época que tras el vuelo de un piloto corta estatura, en cinco minutos se puede dejar listo para otro de 2,10 metros sin necesidad de amputaciones o modificaciones mayores de la cabina. La palanca también es muy cómoda; tiene la inclinación natural de la mano y una bola en la parte superior que deja unas inexplicables durezas entre en pulgar y el índice y otros en el meñique entre quienes la vuelan. La instrumentación es muy standard y no tiene nada destacable, salvo tal vez el típico anemo checo de 2 vueltas con dos escalas: una interior de 35 a 200 km/h y otra exterior hasta los 400 km/h así como un reloj ruso compartido con el Yak-50, 52, 55, Migs varios y aviones soviéticos en general. En la parte inferior, de izquierda a derecha, se encuentra la mezcla, la llave de magnetos, los interruptores y en el centro la selectora de combustible.



## La Z-50 en España

La cola está revestida de tela y los estabilizadores están fijados por dos bulones y reforzados con dos riostras ancladas a la parte baja del fuselaje en una zona que dio algún problema de fatiga que una directiva y unos remaches solucionaron. El patín de cola es muy sencillo, no blocable y amortiguado por una ballesta de titanio.



## VERSIONES

Poco a poco la Z fue evolucionando y trataron de hacerla más competitiva. La primera versión que apareció fue la LA, que era en definitiva una "L" con otro governor la hélice contrapesada para evitar que en caso de caída o pérdida de la presión de aceite se fuese a paso fino y pasase el motor de vueltas. Hay que precisar que todas las "L" en España recibieron esta modificación, por lo que en sentido estricto son "LA"

En Julio de 1981 volaba por primera vez la LS, que era una versión más potente, con un Lycoming de 300 cv, el servotab de dirección sustancialmente más grande, los cables de dirección reforzados y el factor de carga recortado a +8/-6. Esta versión ganó dos campeonatos del mundo, en 1984 y en 1986, hasta que la aparición del Sukhoi 26 relegó a las bellas Z a un segundo plano.

Otra versión y definitivamente la más fea de las hermanas fue la "M", a la que estropearon sus líneas con un fino y alargado morro que escondía un motor Avia M-137 de 180 cv del que colgaba una hélice metálica bipala.

A principios de los 90 se trató de renovar la Z, creando la "LE": redujeron la envergadura y modificaron los alerones, pero rápidamente vieron que no aportaba gran cosa salvo un mayor régimen de alabeo.

La última versión de la Z fue la LX apareció en 1991 por encargo del piloto británico Vic Norman. Se trataba de una LS con tanques integrales que evitaba el engorro de montar los tanques de punta de plano, un aspecto importante para Vic ya que se ganaba la vida volando exhibiciones por Inglaterra.

## LAS Z EN ESPAÑA

Desde el último campeonato del Mundo celebrado en Salon de Provence en 1972 y donde participaron con las Trener Francisco Carretero, Tomás Castaño, Agustín Gil de Montes y Carlos Alós, y hasta 1981 España no había competido internacionalmente.

La decisión por parte de la Dirección General de Aviación Civil en 1980 de comprar las Z fue una sorpresa para todos. Suponía sacar a España de los 8 años de sequía en los que había estado sumida salvo por el empuje del Club Acrobático Jose Luis Aresti y algunos aficionados aislados que volaban la Hirth Akrostar superviviente, las Trener, Bucker y propiedad de Aviación Civil y cedidas a Aeroclubes.

La compra se canalizó a través de Panavia, la empresa representante de Moravan, propiedad de Salvador Molina. El primer reto fue formar un lote de 5 Z's que era el pedido mínimo establecido por Moravan para lanzar una serie y comprar los motores necesarios en EEUU: El estado compraría 3, Ciro Ulcelay piloto Canario, la 4ª y finalmente se encontró a un piloto inglés, Vic Norman, para completar el lote con la 5ª.



## La Z-50 en España

Conseguidos los aviones, el siguiente reto era seleccionar un equipo Nacional para poder empezar a entrenar con ellas y poder salir a competir. Carlos Alós se responsabilizó de esta tarea y escarbó entre la cantera de pilotos del Club Acrobático Jose Luis Aresti, embrión de la Fundación Infante de Orleans y donde había pilotos prometedores y bregados en el vuelo acrobático.



*Luis Cabré, piloto del Equipo Nacional tras ganar el campeonato de España de 1981 volando una de las recién llegadas. Archivo Luis Cabré*

El primer ENVA para competir en 1981 el Europeo de Punitz en Austria lo formaron Ciro Ulcelay junto con dos pilotos que habían competido internacionalmente entre 1968 y 1972: Carlos Alós y Jose Luis Balcells. Fernando Adrados, también fue seleccionado pero fue baja médica mientras entrenaban en San Javier y no pudo competir. Aquellos años se solía entrenar en el aeródromo de Sanchidrián, aunque para adaptarse a distintas condiciones, también lo hicieron en Santander o San Javier como hicieron en 1981.



*Entrenando en la AGA en San Javier para el primer campeonato internacional con las Z en Punitz. En la fila trasera Carlos Alós, Tomás Castaño y Fernando Adrados. Agachados, Luis Cabré y Carlos Valle. Fernando Adrados*



*Sanchidrián 1983, Luis Cabré y Carlos Valle. Archivo Luis Cabré*



## La Z-50 en España



*Carlos Valle en Punitz con la DLU: Archivo Luis Cabré*



*Equipo Nacional de Vuelo Acrobático en 1982.  
Archivo Luis Cabré*



*La presentación del Equipo en 1982.  
Archivo Luis Cabré*

El Ejército del Aire cedía una cantidad de combustible y aceite para entrenar mientras que los pilotos seleccionados tenían los aviones a su disposición desde poco antes de los campeonatos hasta aproximadamente septiembre, momento en el que se devolvían a Cuatro Vientos, donde se hangaraban hasta el siguiente año.

El Mundial de 1982 también se celebró en Austria, esta vez en Spitzenberg. En esta ocasión el ENVA lo formaron Fernando Adrados, Jose Luis Balcells, Luis Cabré, Ciro Ulcelay y Carlos Valle. Los vuelos de traslado a los campeonatos son muchas veces una fuente de disgustos y este no lo fue menos: Mientras costeaban por el Golfo de León y trataban de arañar unas millas para acortar el vuelo, Carlos Valle echó mano de la selectora para cambiar de depósito. En la Z se trata de una gran llave roja de plástico en el centro del panel con 4 posiciones: "MAIN, OFF, LEFT y RIGHT". En tierra se ceba el circuito, se despega en MAIN y entonces se puede cambiar a los de la punta del plano alternándolos. Al tratar de girar la llave no hubo forma de moverla y además veía como la varilla que bajaba desde la selectora hasta la válvula entre los pies, se retorció cada vez más a riesgo de doblarse. Tras varios intentos, recordó que tenía un alicate más o menos a mano y al que logró llegar tras algunas contorsiones y juramentos. Con mucho cuidado, cogiendo por la parte más baja de la varilla hasta donde podía llegar, consiguió girar la selectora con apenas 5 minutos de vuelo en el depósito, cambiarlo y llegar a Reus sin más incidentes. Moravan por su parte emitió una directiva (la Z50/10) para corregir "la fiabilidad de la válvula de combustible".



## La Z-50 en España

La tercera competición internacional a la que salieron las Z fue en 1983 al Europeo de Ravena, Italia, donde Luis Cabré, Fernando Adrados y Carlos Valle, representaron a España.



*Carlos Valle a punto de salir a competir en Ravena. Curiosamente en la época no se solía volar con cascos. Archivo Luis Cabré*



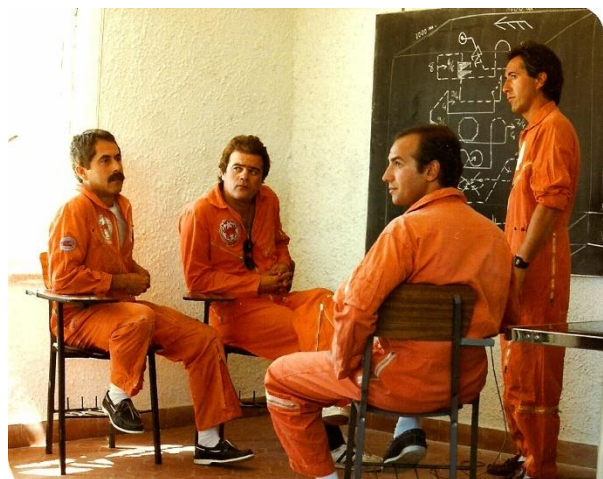
*El Equipo Nacional: De I a D: Fernando Adrados, Luis Cabré y Carlos Valle. Archivo Luis Cabré*

En Bekscsaba, Hungría se voló el campeonato del mundo de 1984. Y allí se desplazaron Luis Cabré, Carlos Valle y Fernando Adrados acompañados de un Bonanza con Jota Palenzuela llevando los repuestos, al mecánico y apoyando con la navegación.

Tras varios saltos por Europa y a punto de llegar al aeródromo del Campeonato, entre la impaciencia de unos y los intentos de esquivar chubascos de otros, Luis Cabré y Manolo Valle trataron de arañar unas millas en rumbo directo por el lago Balatón. Manolo, además de hacer vuelos de ferry, hacía un gran papel coordinando al equipo, buscando sponsors y en general, solucionando problemas.

Mientras fantaseaban con quitarse el paracaídas y una cerveza bien fría en el bar, una pareja de Migs les ayudó a salir de su ensoñamiento. Primero fue un repaso bastante cerca pasándoles por debajo y cruzándoles por el frente. Poco después vino otra indicando que les acompañasen.

En vista de cómo se estaba complicando la meteo, decidieron proseguir el vuelo hasta Bekscsaba, donde en lugar de ser recibidos en loor de multitudes, les esperaba un gran chubasco y una comitiva de coches de policía. Tras algunas explicaciones sobre el motivo del desvío de su plan de vuelo y los efectos que tenía algo así en aquellos tiempos, finalmente todo se aclaró y pudieron volar el campeonato. Per Jirmus se alzó con el triunfo con una Z.

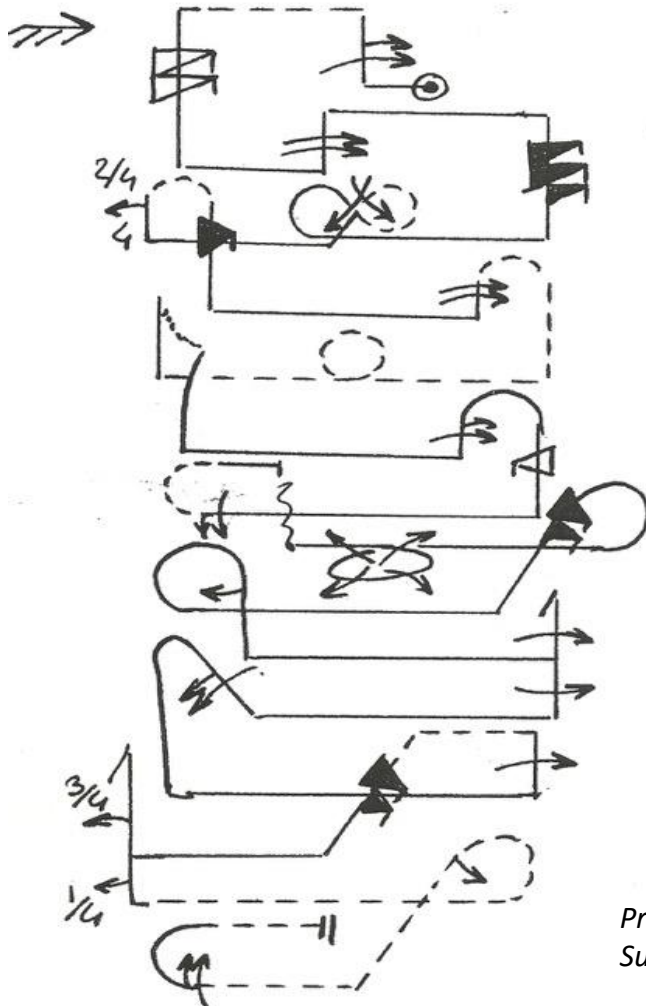


*En 1984, en Sanchidrián entrenando para Hungría: Fernando Adrados, Luis Cabré, Carlos Valle y Ricardo Conti, quien pocos días después falleció en un accidente con una Trener Master. Archivo Luis Cabré*





Tomando con el motor parado en Durban. Archivo Luis Cabré



En 1985 no pudieron competir: Durante la revisión anual se detectaron grietas en los nudos de las bancadas de las dos Z. Notificada la DGAC, ésta se desentendió y al ver que ni estaban interesados, ni iban a pagar, fueron los propios pilotos quienes se ocuparon en encargar unas bancadas nuevas a través de Panavia, de pagarlas de su propio bolsillo y de tratar de recuperar el dinero durante años sin ningún éxito. Ese mismo año se organizó en Suráfrica el Masters de Acrobacia en Durban.

Debido a las sanciones contra el apartheid, la participación de los pilotos surafricanos en las competiciones internacionales estaba vetada. Para romper este aislamiento, se organizó un campeonato en Durban, donde participó Luis Cabré y Fernando Adrados en una Z que había puesto a su disposición un piloto local, Peter Celliers.

Para Luis Cabré, "el Ruso" el campeonato terminó en una toma a motor parado cuando el apretado Lycoming de la Z se le gripó en una vertical, dejándole colgado de la brocha- afortunadamente sin mayores consecuencias que el susto.

Programa Libre de Luis Cabré en Suráfrica. Archivo Luis Cabré





*Viendo volar al resto en Ravena, 1983. Archivo Fernando Adrados*

El mundial del 86 se celebró en South Cerney, Inglaterra y el equipo lo conformaron dos veteranos: Carlos Valle y Luis Cabré junto a dos pilotos noveles; Antonio Alfaro y Ramón Alonso. Para Ramón supuso el inicio de su carrera deportiva internacional, que años más tarde le llevó a hacer historia ganando durante su dilatada carrera deportiva, primero el campeonato de Europa y después el Mundial. Fue también el debut internacional del Lituano Vytautas Lapenas como piloto de calentamiento en el equipo de la Unión Soviética. Años después de su accidente en 1989 fue el entrenador del equipo Nacional de Vuelo Acrobático, mentor de numerosos pilotos y una pieza clave de esta disciplina en nuestro país y de los triunfos de los pilotos acrobáticos españoles, con quien se tiene una enorme deuda ya desgraciadamente imposible de saldar. En este campeonato Jirmus volvió a alzarse con el triunfo, aunque tras ver los Sukhois en acción, era fácil de intuir que su ocaso se acercaba muy rápido.



*Ramón Alonso tras su libre en South Cerney. Archivo Luis Cabré*



El Europeo de Rosenthal en 1987 fue el último año en el que Carlos Valle y Fernando Adrados acompañarían a Ramón Alonso en un campeonato internacional fuera de España. A partir de aquí y hasta la llegada de otros pilotos como Alejandro MacLean, Cástor Fantoba, Juan Velarde o Anselmo Gámez, bastantes años después, Ramón Alonso fue el único piloto Español compitiendo internacionalmente.

El mundial de 1988 fue en Red Deer en Canadá, representando a España Ramón Alonso y Antonio Alfaro a lomos de una Pitts S-1 alquilada localmente.

Bekescsaba '89 cerraba un capítulo en nuestra historia. Fue la última oportunidad que tuvo una de nuestras Z de lucirse en un campeonato internacional de ilimitado. Acudió Ramón Alonso en solitario a una competición que los Sukhoi 26 coparon, terminando en 1º, 2º y 3er puesto.

Tras casi una década volando las Z decían su adiós. Volaron un año más en el Masters que se organizó en Ocaña, y tras éste fueron depositadas en un hangar hasta que hacia finales de los 90, el Aeroclub Barcelona Sabadell se ocupó de volver a poner en vuelo la EC-DLX y un grupo de pilotos de Madrid, la EC-DLV.

La EC-DLV por su parte volvió al escenario internacional en 2005 de la mano de Jorge Macías, uno de los pilotos del grupo que la había vuelto a poner en vuelo compitió con ella en el Europeo de Avanzado de en Hradec Kralové, Polonia.

En 1994, llegaba una la quinta Z a España de la mano de Victor Lleó, un piloto valenciano, que se la compró a un piloto holandés, Frank Vertsteegh. Se trataba de la primera "LS" que llegó a España, la histórica D-EMUJ, que había pertenecido al gran pilot alemán Manfred Strossenreuther quien volándola quedó 2º en el Mundial de 1984, 2º en el Europeo del 85. Tras volarla durante 6 años y competir en Ilimitado, en 2000 fue vendida a EEUU.



*El Equipo en Eurabatics 87 en Rosenthal. De l a D: Ramón Alonso, Fernando Adrados, Carlos Valle y Luis Cabré. Archivo Luis Cabré*



Mientras, en 1999 se volvían a poner en vuelo las dos antiguas Z del equipo nacional: la DLV se quedó en el Aeródromo de Casarrubios en manos de un grupo de pilotos acrobáticos que se ocuparon de su puesta en vuelo, mantenimiento y posterior restauración durante los años 2006-2007 y la DLX que se fue a Sabadell, donde durante años estuvo sacando adelante la cantera de pilotos del aeroclub hasta que se agotado su potencial de 1200 horas, quedó a la espera de un motor y un hélice.



*Daniel Ventura y la LGS en Montmeló durante una concentración de clásicos. Archivo Daniel Ventura*

*La D-EMUJ, posteriormente de Víctor Lleó, todavía en manos de Manfred Strossenreuther*

Años más tarde, un piloto Búlgaro aficionado en Málaga y socio de la DLV, Krasimir Berov, localizó una LS del antiguo equipo Búlgaro, la LZ-551 y liándose una manta a la cabeza la trajo a España. Tras algunos avatares terminó en 2010 matriculada como EC-LGS en el Aeroclub de Barcelona-Sabadell, donde hoy en día sigue alimentando el entusiasmo de la sección acrobática del Aeroclub y se la ve de forma regular en las competiciones nacionales.



## LOS ACCIDENTES E INCIDENTES:

La vida de las Z en España no estuvo libre de sobresaltos. Los problemas mecánicos en algunos casos y la fatalidad en otros saldaron cuentas con la flota de 4 Z. A los 4 años de llegar quedó reducida a dos aviones.

El primer incidente lo sufrió Agustín Gil de Montes al poco tiempo de llegar los aviones mientras entrenaba en Cuatro Vientos. El fallo de un bulón en la fijación de la horquilla de unión de los dos timones de profundidad le obligó a tomar con uno solo. Posteriormente Moravan emitió una directiva (la Z50/1) en la que obligaba a sustituir esos bulones.



## La Z-50 en España

Un año después, en Junio de 1983, mientras el ENVA entrenaba en Sanchidrián para competir en el Mundial de Spitzenberg, Luis Cabré se encontró mientras volaba la EC-DLU con un fallo que se iba a repetir varias veces a lo largo de la vida de la Z: la rotura del nicopress que cerraba los cables de dirección. Hacia el final del periodo entrenando para el 4 minutos libre y mandando una caída de ala por tiempos libre notó que el timón de dirección no respondía. Tomando en la pista de Sanchidrián a la mínima velocidad posible, logró poner el avión en el suelo sin problemas, cortar el master, magnetos y cerrar la selectora. A mitad de carrera, cuando todo parecía controlado y que iba a acabar en otro susto y batalla de bar, el avión se empezó a ir a la derecha, se apoyó sobre la pata izquierda y tras plegarse, terminó hincando el plano, que se dobló en el último metro aproximadamente. El problema era que ante una rotura de cables de dirección, los pedales de la Z se iban al fondo y con ellos los frenos, lo que dejaba al anteriormente piloto en posición de pasajero / espectador.

Tras evaluar las posibilidades de reparación e incluso recibir una oferta de compra de un grupo de surafricanos, la DGAC se desentendió del avión, que terminó sus días en Ocaña. Hasta donde sabemos, de la DLU sobrevive un manual, unos alerones y el timón de dirección que estuvo colgado en la pared de un bar en Madrid.

La misma avería la sufrió años más tarde la DLX, pero también Petr Jirmus y a unos cuantos pilotos más.



*El accidente de Petr Jirmus en 1981 en Austria por rotura de los cables de dirección. Tras salirse de pista y meter el tren en una zanja, la OK-IRG estuvo a punto de llevarse por delante los Yak 50 Soviéticos. Posteriormente la Z volvió a ponerse en vuelo, esta vez como LS. Archivo Luis Cabré*

El primer incidente lo sufrió Agustín Gil de Montes al poco tiempo de llegar los aviones mientras entrenaba en Cuatro Vientos. El fallo de un bulón en la fijación de la horquilla de unión de los dos timones de profundidad le obligó a tomar con uno solo. Posteriormente Moravan emitió una directiva (la Z50/1) en la que obligaba a sustituir esos bulones.



Moravan emitió dos directivas (las Z50/32 y 37a), mientras que el ENVA, más práctico, se puso en manos de los talleres de Iberia, que gracias a Fernando Stenfeld, ingeniero en Iberia, produjo unos cables que eran poco menos que indestructibles.

El 8 de abril de 1984 la fatalidad se abatió sobre el Aeropuerto de Los Rodeos de Tenerife. Lo que debía ser una celebración aeronáutica, con motivo del II Congreso de Aviación General se convirtió en una tragedia. A los pocos segundos de despegar, la 4ª Z, la EC-DLY, propiedad del piloto canario Ciro Ulcelay y que volaba Agustín Gil de Montes, jefe del Equipo Nacional de Vuelo Acrobático y experto piloto acrobático, se precipitó entre el público que veía la exhibición, perdiendo la vida el piloto, 4 espectadores, hiriendo a otros tantos.

El 21 de Marzo de 1999, la historia de la DLU se repetía: al final de un vuelo de entrenamiento en Igualada, el piloto del Aeroclub Barcelona Sabadell, Miguel Casadesús notó que algo raro pasaba con el pedal izquierdo. El nicopress había hecho de las suyas otra vez y el del lado del pedal se había partido. Tras tomar en la pista 35, la Z poco a poco se fue hacia la derecha y terminó saliéndose de pista y chocando contra la valla del aeropuerto, sobre la que terminó capotando. Una larga – y cara- reparación en Moravan, devolvió la DLX a su pasado esplendor pasado y tarea de formar numerosos pilotos acrobáticos punteros del ACBS.

### LAS SUPERVIVIENTES

Desgraciadamente, de las 4 Z-50L originales que llegaron a España, sólo sobreviven 2: la DLV, en el Aeródromo de Casarrubios, en estado de vuelo y en venta. Y la EC-DLX, almacenada en Sabadell y a la espera de un motor y una hélice y con poco potencial ya que a las 1200 horas, la célula de la Z caduca y se pasa de categoría acrobática a normal.



*La DLV tras la restauración  
Archivo Josep Tomás*



## Relación de Z-50 matriculadas en España

Matrícula	Numero de Serie	Año Fabricación	Alta Matrícula	Baja Matrícula	Notas
EC-DLU	21	1980	28/5/81	1983	Baja en Sanchidrián tras una toma con los cables de dirección rotos, caballito, pliega el tren y se daña el larguero. Fecha del accidente indeterminada
EC-DLV	22	1980	2/6/81	ACTIVA	
EC-DLY	23	1980	2/6/81		Baja, tras el accidente de Agustín Gil de Montes durante una exhibición en Tenerife el 8 de abril de 1984.
EC-DLX	24	1980	2/6/81	ACTIVA	El 21 de marzo de 1999, durante unos entrenamientos en Igualada, Miguel Casadesús sufre la rotura de uno de los cables de dirección cuando el nicopress que une el pedal izquierdo con el cable se rompe. Toma por la 35, pero se sale por uno de los laterales de la pista y termina capotando sobre la valla del aeródromo
EC-DLZ	25	1980	30/6/81	1981	"Z Fantasma", la compra Vic Norman para completar las 5 que se requerían para lanzar una serie. La recoge en LECU Richard Goode, vuelo a UK muy agradable- en un día llega. Matriculada después - el 11/9/81 en UK como G-ZSOL, que vuela Vic Norman en más de 500 displays
EC-FXG	31	1984	11/7/94	14/4/00	Este avión perteneció a Manfred Strossenreuter (ex- D-EMUJ) la compra Victor Lleo, Club Acrobático Mediterráneo. Vendida a EEUU (N69MP), posteriormente a Sudáfrica (ZU-ZLN)
EC-LGS	44	1988	3/5/10	ACTIVA	Comprada en Bulgaria por Krasimir Berov, posteriormente por el ACBS (ex Z-551), en vuelo



## Resultados de Competiciones internacionales

### 1 Punitz, Austria, 1981 (Campeonato de Europa de Vuelo Acrobático)

26 Ciro Ucelay  
28 Carlos Alós  
29 Jose Luis Balcells

### 2 Spitzenberg, Austria, 1982, (Campeonato del Mundo de Vuelo Acrobático)

51 Fernando Adrados  
55 Jose Luis Balcells  
57 Luis Cabré  
60 Ciro Ucelay  
72 Carlos Valle

### 3 Ravena, Italia, 1983 (Campeonato de Europa de Vuelo Acrobático)

17 Luis Cabré  
21 Fernando Adrados  
23 Carlos Valle

### 4 Bekscsaba, Hungría, 1984 (Campeonato del Mundo de Vuelo Acrobático)

27 Fernando Adrados  
36 Carlos Valle  
41 Luis Cabré

### 5 South Cerney, Inglaterra, 1986 (Campeonato del Mundo de Vuelo Acrobático)

57 Luis Cabré  
62 Ramón Alonso  
65 Antonio Alfaro  
70 Carlos Valle (No termina por compromisos profesionales volando como F/O en DC-10)

### 6 Rosenthal, Alemania, 1987 (Campeonato de Europa de Vuelo Acrobático)

29 Ramón Alonso  
30 Fernando Adrados  
35 Carlos Valle

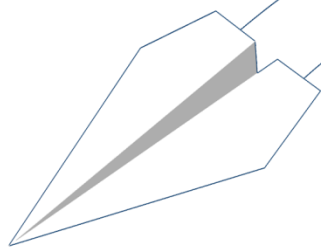
### 7 Bekscsaba, Hungría, 1989 (Campeonato de Europa de Vuelo Acrobático)

23 Ramón Alonso

### 8 Hradec Kralové, Rep. Checa, 2005 (Campeonato de Europa de Vuelo Acrobático- Avanzado)

41 Jorge Macías





Colaboran en este número:  
Javier Aranduy  
Javier Permanyer

Diseño original de Luis Díaz

Contenidos propiedad de sus autores