FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS

FIO DIGEST

MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

Número
70
Noviembre 2017

Noticias FIO

En la demostración de vuelo de noviembre volvió a volar el Focke Wulf 44 Stieglitz, avión de entrenamiento militar alemán de 1932, tras un largo periodo de inactividad.

Fruto de la colaboración del Centro Outlet Sambil, todos los asistentes a la exhibición pudieron participar en el sorteo de un vuelo en el túnel de viento Hurricane Factory, además de otras atenciones que irán ampliándose en el futuro.

SAMBIL OUTLET Madrid

Próxima demostración el domingo 3 de diciembre

Noticias FIO

Acaba de publicarse la nueva edición del Calendario Repsol-FIO, correspondiente a 2018, que será enviado a los 3.000 socios protectores de la FIO.

Aparecido por primera vez en 1994, ya son 25 ediciones ininterrumpidas.

Día a día del C. R. M.

El Centro de Restauración y Mantenimiento está realizando la revisión anual del Beechcraft C-45, bimotor norteamericano de 1937 utilizado por la compañía Spantax en los años sesenta.

Javier Permanyer

Aer Lingus patrocina un DC-3 con pintura histórica

Este verano la compañía irlandesa Aer Lingus ha presentado en el Hangar 6 de Shannon el avión DC-3 matriculado ZS-NTE que ha sido repintado con los colores que el DC-3 matrícula EI-ACD y bautizado Saint Gall lucía en la flota de la compañía irlandesa en 1956. El avión es propiedad del hombre de negocios alemán Peter Adrian, de Tréveris (Trier), donde además de este avión mantiene un T-28 Trojan y un Beech 18.

La compañía Aer Lingus ha informado que mantendrá y apoyará el DC-3 como elemento de promoción con su librea histórica un mínimo de tres a cinco años.

Este DC-3 tiene previsto participar en 2018 en el 70 aniversario del Puente Aéreo de Berlín y también en la reunión masiva de Dakotas “Daks over Normandy” que tendrá lugar en junio de 2019 conmemorando el aniversario de la Invasión de Normandía.

Aer Lingus, compañía de bandera irlandesa, introdujo el DC-3 en sus operaciones en Abril de 1940, y cuando la Segunda Guerra Mundial finalizó compró nueve Dakotas (denominación militar del DC-3) a la USAAF y poco más tarde otros dos ejemplares nuevos a la compañía Douglas. Permanecieron activos hasta 1964, cuando fueron sustituidos por Fokker F-27.

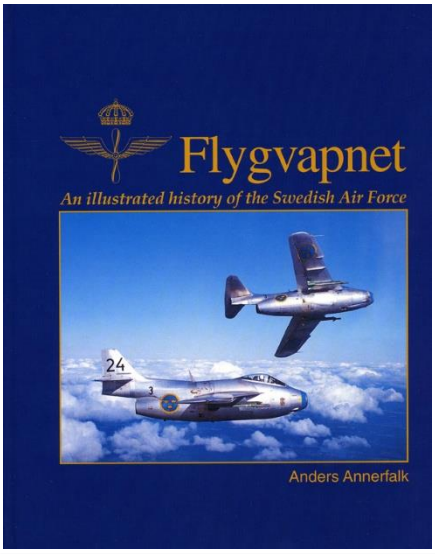
Este DC-3 fue construido en Septiembre de 1943 y fue incorporado a la RAF británica. En 1945 fue transferido a la Fuerza Aérea Sudafricana, que lo mantuvo hasta 1995. En 2009 terminó de ser restaurado, proceso en el cual se modificó su condición de carguero militar C-47 a configuración de línea aérea de pasajeros, que es como originalmente fue diseñado este clásico inmortal de la aviación, que voló por primera vez el 17 de diciembre de 1935.

Javier Permanyer

La Escuadrilla Histórica de la Fuerza Aérea Sueca (SwAFHF) incorpora dos Saab Lansen a su flota

El pasado 11 de julio realizaron el vuelo de prueba dos reactores de ataque J32B Lansen, puestos de nuevo en vuelo con el apoyo de la compañía SAAB, en la base de Satenäs, en el sur de Suecia. Este aeródromo es la base de la Escuadrilla Histórica de la Fuerza Aérea Sueca (Flygvapnet), formada en 1998 para mantener en vuelo aviones militares suecos ya dados de baja. Su trayectoria es espectacular, dado que en el transcurso de estos pocos años cuenta con 4 Saab Lansen, dos de los cuales son los que acaban de ponerse en vuelo tras casi seis años en tierra, un Draken, un Viggen, un Vampire, un Hunter, un Tunnan, un Safir, un Texan, un Saab 105 y un Scottish Aviation Bulldog.

Hasta hace poco tiempo la Fuerza Aérea Sueca no se había planteado la posibilidad de mantener operativos aviones dados de baja, modelos de aviones a reacción de los cincuenta, sesenta y setenta que habían jugado un papel fundamental en la defensa de la neutralidad sueca en un mundo dividido en dos bloques, y ocupando Suecia un lugar geográfico muy delicado por la cercanía a la antigua Unión Soviética. Fruto de ese empeño de sobrevivir por medios propios en el peligroso mundo de la Guerra Fría fue el desarrollo de una industria militar muy potente y capaz, un logro realmente impresionante máxime si tenemos en cuenta la población de Suecia, que en 1960 era de tan solo 7,5 millones y hoy no llega a los diez millones. Además, los aviones de caza y ataque SAAB no eran en absoluto inferiores a los aviones comparables del resto de potencias militares de cada época.



El cambio de mentalidad de los militares suecos por la preservación tuvo mucho que ver con la llegada a Suecia de un Hawker Hunter procedente de Suiza y algún De Havilland Vampire que habían sido adquiridos por antiguos pilotos militares que ahora ejercían de pilotos comerciales.

Noticias de aviación histórica

Javier Permanyer

Coincidiendo con la retirada de los últimos Saab 35J Draken en 1998, el Estado Mayor de la Fuerza Aérea autorizó la operación de dos veteranos Draken y otros dos Lansen. La asignación de fondos era inicialmente muy limitada y la mano de obra tanto de plantilla de tierra como de vuelo había que obtenerla de personal voluntario para no implicar ningún gasto adicional a los presupuestos de Defensa. Inicialmente basados en la base de Angelholm, en 2002 esta pequeña escuadrilla de veteranos fue trasladada a la base de Satenäs, donde permanece a día de hoy.

Un hito para este museo volante fue la celebración del 75 aniversario de la firma SAAB en la base aérea de Malmen en 2012, en la cual tuvo un papel fundamental mostrando su eficaz organización y métodos operativos. El propósito de la SWAFHF es operar y preservar aviones y equipamiento que han formado parte de la Fuerza Aérea Sueca. Ello incluye lógicamente procurarse de todos los repuestos necesarios para mantener en vuelo estos aviones, si es necesario fabricándolos. Los medios provienen de patrocinios, donaciones de empresas y de personas y de la recaudación de los festivales aéreos en los que participan. También recibe un apoyo logístico sustancial de la Fuerza Aérea Sueca, ya que sin serlo de una manera estrictamente oficial, esta escuadrilla forma *de facto* la Escuadrilla Histórica de la Fuerza Aérea Sueca.

Noticias de aviación histórica

Javier Permanyer

La Escuadrilla está compuesta por pilotos y mecánicos especializados voluntarios y la colección estuvo hasta hace poco tiempo dividida en aviones a reacción militares y civiles, con operación y gestión diferentes. La parte militar estaba compuesta por el Draken, operado en la base de Halmstadt y los Lansen. Gracias al apoyo de la compañía Saab, estos aviones han sido recientemente transferidos a la esfera civil y matriculados en el Registro Civil de Aeronaves de Suecia añadiéndose a los que siempre fueron civiles: el único Tunnan en estado de vuelo del mundo, el Hawker Hunter procedente de la Fuerza Aérea Suiza, el De Havilland Vampire T.55, un Saab 105 y el espectacular Viggen. La ventaja de ser civiles es que pueden participar en exhibiciones de vuelo en el extranjero sin necesidad de estar supeditado al corsé de una autorización militar.

La puesta en vuelo del Viggen marcó un antes y un después en la Colección. Fue el resultado del trabajo conjunto por parte del equipo de especialistas dirigido por Hakan Andersson , del Museo de la Fuerza Aérea y de la propia Fuerza Aérea, y de la empresa Saab fundamentalmente. El avión es un monoplaza, número de serie 37098, con matricula civil SE-DXN. Lógicamente se seleccionó el mejor de los Viggen jubilados y gracias a ello los trabajos para poner a punto los distintos sistemas del este sofisticado avión se prolongaron tan solo varios meses. El primer vuelo tuvo lugar el 27 de marzo de 2012, tras un periodo de siete años inactivo. Se decidió dejarlo en un acabado de aluminio natural, el que llevaban los primeros Viggen cuando entraron en servicio en junio de 1971, frente a la opinión de muchos aficionados que hubieran preferido el atractivo camuflaje astillado en cuatro tonos, como el que luce el ejemplar de nuestro Museo del Aire. Es sin duda la estrella de la Escuadrilla y ha participado en numerosas exhibiciones tanto dentro como fuera de Suecia.

La denominación oficial en Suecia de la Escuadrilla es Swedish Air Force Historic Flight, en inglés y no en sueco, y su abreviatura es SwAFHF.

La Colección está compuesta por:

Saab J 35J Draken (Dragón en español) número de serie militar 35556. Fue operado por las Alas F13 de Norrköping, F10 de Ängelholm y F12 de Kalmar. Ahora la Fuerza Aérea Sueca lo mantiene en la base de Halmstad, sede de la Escuela de las Fuerzas Armadas. Suecia operó un total de 525 reactores de este modelo, desde 1959 hasta 1998. Acaba de recibir la matrícula SE-DXR.
La exhibición típica del Draken dura 9 minutos y consiste en la ejecución de diversas figuras acrobáticas a 4.000 pies, y finaliza con una pasada de alta velocidad a mach 0,9. El aterrizaje es un momento delicado debido al alto ángulo de ataque y a su elevada velocidad de aterrizaje: 290 km/h

Noticias de aviación histórica

Javier Permanyer

Saab J 32B Lansen (Lanza en español) número de serie 32542. Lleva el esquema de pintura de principios de los setenta.. De este modelo biplaza de ataque a suelo con velocidad transónica la Fuerza Aerea Sueca utilizó 449 ejemplares entre 1955 y 1997. Es monoturbina. Matriculado este año como SE-RMD.

Saab J 32B Lansen número de serie 32606. Este avión fue modificado en 1972 para remolcar blancos y terminó su vida activa en 1997 cumpliendo misiones de detección de radiación nuclear mediante dispositivos subalares. SE-RME es su nueva matrícula civil.

Noticias de aviación histórica

Javier Permanyer

Saab J 32B Lansen número de serie 32620. Este modelo voló la mayor parte de su vida operativa en el Försökcentral en, algo así como el equivalente sueco a nuestro CLAEX.

Saab A 32A Lansen número de serie 32070. Fue entregado al Ala F17 en 1956 y retirado de su vida operativa como avión de ataque en 1975. Restaurado y puesto de nuevo en vuelo en 2007, luce su “H” azul en la cola.

Noticias de aviación histórica

Javier Permanyer

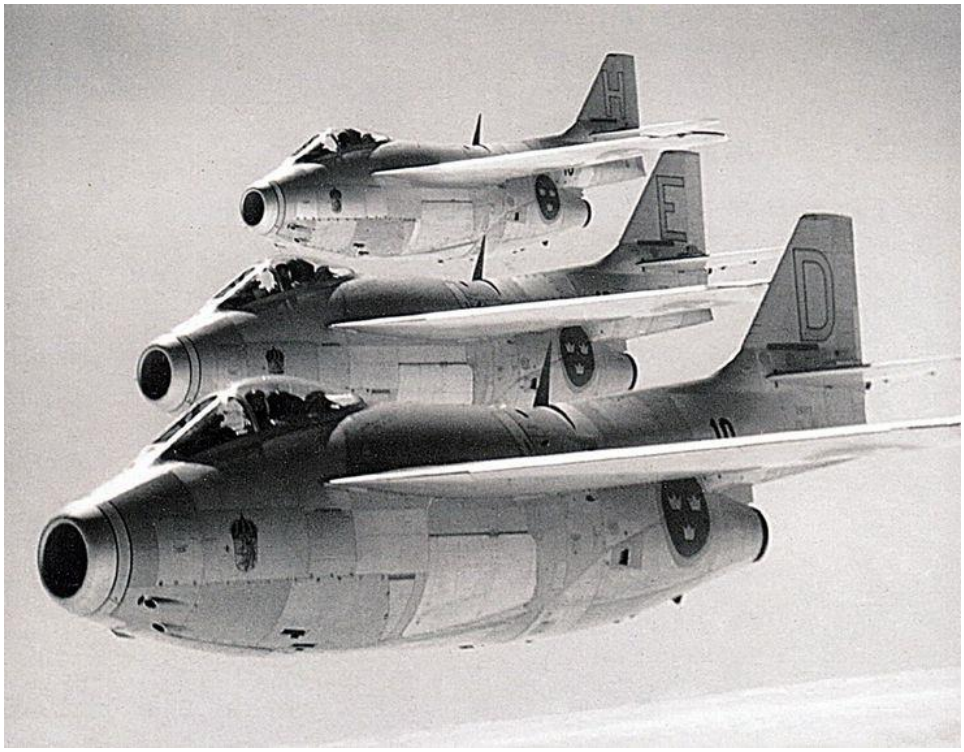
Noorduyn SK 16 A (T-6). Suecia operó 257 Texan desde 1947 hasta 1972. Una serie fue fabricada en Suecia utilizando motor Piaggio. Este ejemplar fue fabricado en Canadá en 1943 y sirvió en la USAAF con el código 43-12799. Más tarde fue encuadrado en la RAF con el numeral FS958 y desde 1947 en la Fuerza Aérea Sueca con el número 16073. En el año 2006 fue inscrita su matrícula SE-FVU. Está pintado con el color que utilizó en el ala F1 de Västeras a principio de los cincuenta.

Saab Safir 91 B2 número de serie 91251, código militar 50040. El Safir (Zafiro en español) es un avión de entrenamiento elemental de tres o cuatro plazas según la versión que fue diseñado por Anders Andersson, el mismo ingeniero que creó la Jungmann, Jungmeister y Bestmann para la casa Bücker. Su primer vuelo tuvo lugar el 20 de noviembre de 1945, y 203 ejemplares de esta agradable avioneta con una clara relación con la Bücker Bestmann pero de construcción metálica, fueron utilizados por Suecia desde 1946 hasta 1992. La producción total ascendió a 323 aviones y además de Suecia como principal usuario fueron incorporados a las fuerzas aéreas de Noruega, Finlandia, Austria, Túnez y Etiopía. Su motor es un Gipsy Major de 145 CV y las últimas versiones utilizaron un Lycoming de 190 CV. Este ejemplar procede de la Fuerza Aérea Noruega y luce la matrícula SE-FVV.

Noticias de aviación histórica

Javier Permanyer

Scottish Aviation SK 61 Bulldog, número de serie 130, matricula civil SE-FVX. La Aviación Militar Sueca utilizó 78 aviones de entrenamiento Bulldog fabricados en Prestwick, Escocia, desde 1971 a 2001. El primer vuelo de este modelo de avión biplaza lado a lado (con posibilidad de llevar un tercer asiento) tuvo lugar el 19 de mayo de 1969 y era la versión militar del Beagle Pup civil. Su primer pedido fue precisamente el sueco y se fabricaron en total 320 ejemplares.



Saab J 29F Tunnan (Barril en español) número de serie 29670, matrícula civil SE-DXB. La Fuerza Aérea Sueca utilizó nada menos que 661 ejemplares de este modelo de caza y ataque desde 1951 hasta 1976, cuando fueron sustituidos por los Lansen. El Barril Volador es a pesar de su apariencia rápido y ágil. Está claramente inspirado en los desarrollos alemanes sobre alas en flecha que fructificaron en el Messerschmitt P1101 (el Bell X-5 y a su vez el F-86 también lo están). Su planta propulsora es una turbina De Havilland Ghost de 2.800 kg. de empuje gracias a la cual alcanzaba 1.060 km/h, con un peso máximo al despegue de nada menos que ocho toneladas.

Su potente armamento estaba compuesto por cuatro cañones Hispano Suiza de 20 mm y puntos de anclaje subalares para cohetes y misiles. Su primer vuelo tuvo lugar el 1 de septiembre de 1948, exactamente 11 meses después del F-86 Sabre (1 de octubre del año anterior) modelo que, si bien sensiblemente más bello, encontraría en este panzudo avión un rival muy estimable. Indudablemente lo era también para el Mig-15 soviético, que voló el 30 de diciembre de 1947 gracias a la inexplicable cesión del gobierno laborista de Gran Bretaña de turbinas Rolls Royce Nene a la Unión Soviética de Stalin.

El Tunnan de la Colección fue restaurado entre 1992 y 1995 volviendo a estar operativo tras permanecer 28 años inactivo.

Noticias de aviación histórica

Javier Permanyer

Saab AJS 37 Viggen (Rayo en español) número de serie 37098, matrícula civil SE-DXN. Este modelo de caza interceptor, ataque y reconocimiento hizo su primer vuelo el 8 de febrero de 1967 y la Fuerza Aérea utilizó 329 ejemplares entre 1971 y 2005 siendo sustituidos por los Gripen. Está propulsado por un turbofan Volvo de 12.746 kg de empuje con postcombustión y sus aletas canard, hoy comunes en los cazas, fueron en su momento algo singular. Su velocidad máxima es de 2.231 km/h y su diseño se benefició de transferencia tecnológica norteamericana (el motor es la variante sueca del Pratt and Whitney JT8D) pues a Estados Unidos le convenía una Fuerza Aérea Sueca fuerte por motivos estratégicos. Ello impidió que el único pedido de exportación, el de la India, fuese cumplimentado debido al veto estadounidense, comprando los indios el Sepecat Jaguar en su lugar.

El Viggen de la colección fue construido en 1977 y sirvió en el Ala F15 de Söderhamm., terminando sus días como avión de entrenamiento de lucha electrónica contra el nuevo Gripen. Aparte de este único Viggen en activo, se conservan seis completos y varias secciones delanteras en museos suecos y además un ejemplar en cada uno de los siguientes siete países, gracias a la generosidad de la Fuerza Aérea Sueca: Francia, Estonia, Polonia, Gran Bretaña, República Checa, Holanda y España.

Cuando entró en servicio el Viggen se convirtió en uno de los aviones occidentales más poderosos y versátiles, y hoy es indudablemente la estrella de la SwAFHF.

Noticias de aviación histórica

Javier Permanyer

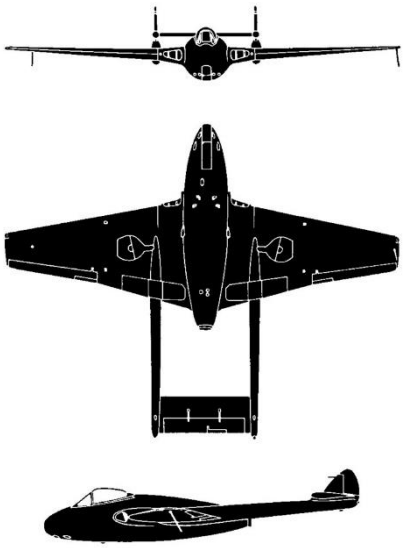
Saab 105 SK 60E número de serie militar 60140, matrícula civil SE-DXG. Este modelo es un avión militar polivalente biturbina cuyo primer vuelo tuvo lugar en 1963. Entró en servicio en la Fuerza Aérea Sueca en 1967 con un total de 150 ejemplares, siguiendo en activo, y es el modelo utilizado por la patrulla acrobática militar sueca Team 60. Otros 40 ejemplares fueron exportados a Austria. Aunque su cometido principal es el entrenamiento militar, también se utiliza como avión de reconocimiento y ataque, dotado con seis soportes para armamento. El ejemplar de la Colección es de variante SK 60E de transporte con cuatro plazas, para lo cual se sustituyeron los dos asientos eyectables por otros sin esa capacidad. Pertenece al Museo del Aire Sueco.

Hawker Hunter J 34 Mk 58, matrícula militar suiza J-4082, matrícula civil SE-DXM. Aunque este ejemplar luce los colores del equipo acrobático de la Fuerza Aérea Sueca Acro Hunter, nunca sirvió en Suecia. En realidad fue entregado a la Fuerza Aérea Helvética en enero de 1960, en la que sirvió como avión de ataque a suelo con capacidad nocturna hasta su retiro el 16 de diciembre de 1994 en la base de Buochs. Fue vendido en el mercado civil en 2003 y tras pasar por varios propietarios terminó siendo adquirido por la SwAFHF en 2009. Suecia utilizó 120 ejemplares del Hunter entre 1954 y 1969. Fueron comprados como complemento de los Tunnan, pudiendo interceptar aviones a mayor altitud y fueron desplegados en la región de Estocolmo para su defensa hasta que fueron sustituidos por los Draken.

Noticias de aviación histórica

Javier Permanyer

De **Havilland J 28A Vampire**, matrícula civil SE-DXU. Este avión es propiedad del Eskilstuna Aviation Museum y procede al igual que el Hunter de la Fuerza Aérea Suiza, donde fue fabricado bajo licencia. Suecia encargó en 1946 un primer lote de 70 Vampires modelo FB.1 para sustituir a los Saab 21 y J 22 de motor a pistón. En 1949 otros 310 ejemplares del modelo FB.50 fueron puestos en servicio convirtiéndose en la espina dorsal de la aviación de caza sueca. A este número hay que añadir los 57 Vampire biplazas de entrenamiento. En 1956 los Vampires fueron sustituidos en las unidades de caza por los Tunnan, y el último fue retirado en 1968.



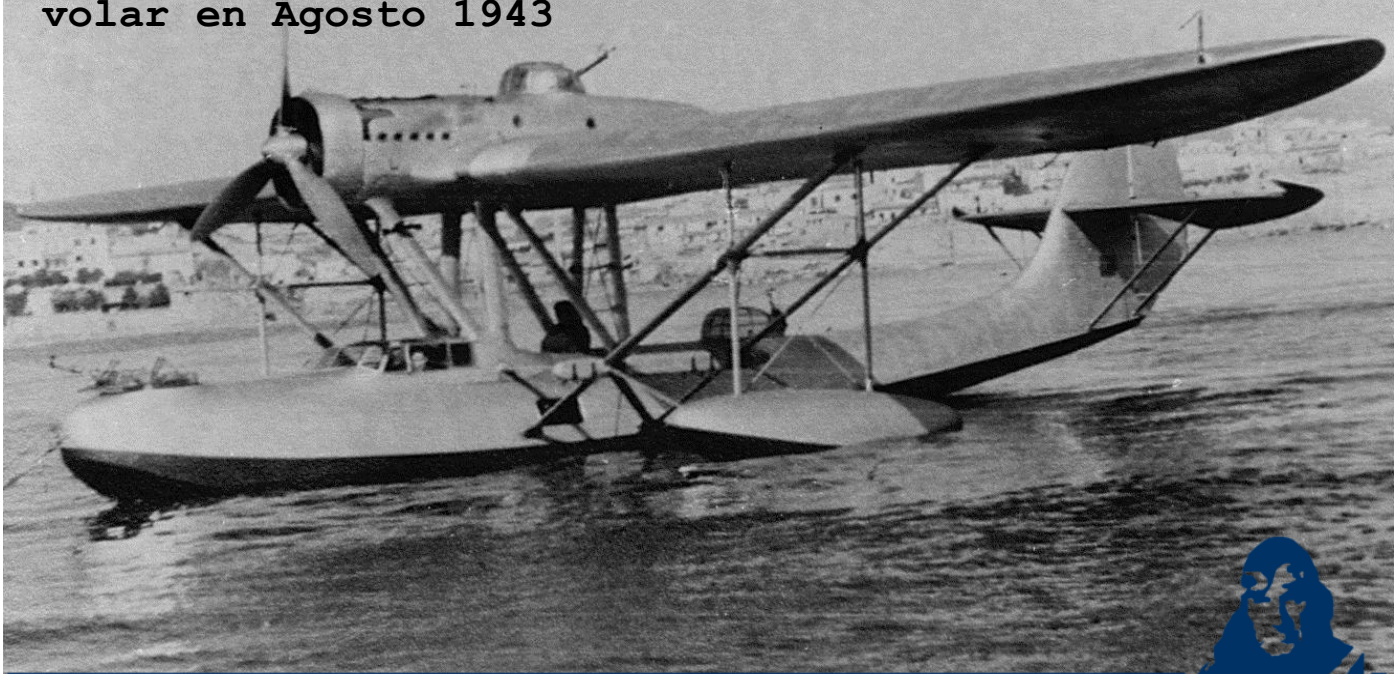
2ª parte

Autor: Juan Antonio García Ruiz

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

CANT Z-501 11 Aviones

El 1° llegó a Cádiz en Septiembre 1936, dejaron de volar en Agosto 1943



Llevaba un motor Issota-Fraschini de 90
Montaba 3 ametralladores Breda 7,7mm y
640kg en bombas

CANT Z-506 "AIRONE"(GARZA) 4 Aviones
Estuvieron en servicio desde Septiembre
1938 hasta Julio de 1943

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

Montaba 3 motores Alfa Romeo de 750CV.
Llevaba 1 ametralladora de 12,7mm,
3 de 7,7mm y 1000kg en bombas.

El 23 de Octubre de 1938 cae al mar el avión 73-1 pilotado por el Jefe de la Aviación en Baleares Tte. Cnel. Ramón Franco

CAPRONI CA-310

16 Aviones

En servicio desde Septiembre de 1938 hasta 1949

Montaba 2 motores Piaggio P.VIII de 430CV. Armamento. 3 ametralladoras de 7,7mm y 400kg. en bombas.

Caproni AP-1 ¨APIO¨ 10 Aviones

Llegaron en Junio de 1939 y dejaron de volar en mayo 1948

El motor era un Alfa Romeo 126 RC34 de 780CV. Estaba armado con tres ametralladoras de 7,7mm y 400kg en bombas

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

CAUDRON AIGLON C-600 18 Avionetas

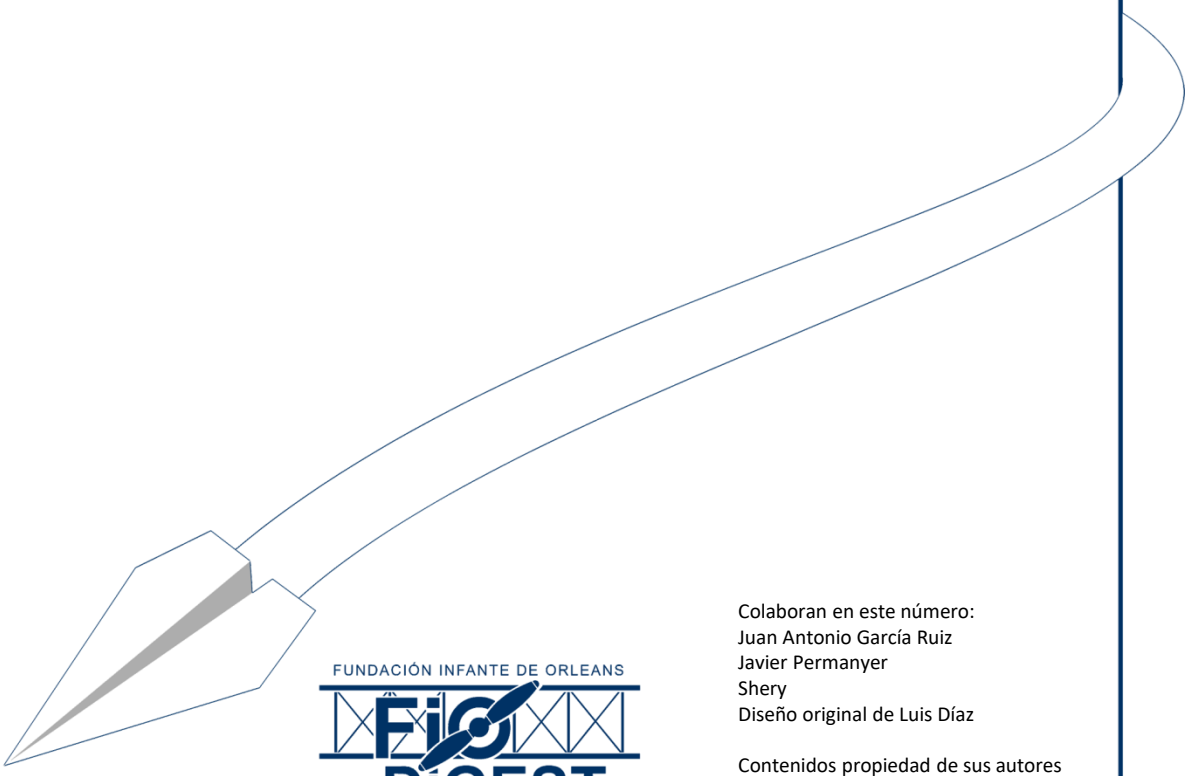
Las primeras llegaron en 1937 y estuvieron en servicio hasta 1946

Montaba un motor Renault Junior de 100CV. La primera avioneta que llegó (F-APCE) fue adquirida por Juan A.Ansaldo y puesta en servicio a la causa nacionalista como 30-6.

DE HAVILLAND DH-82 ¨TIGER MOTH¨

Entraron en servicio en 1933 como biplaza de escuela elemental y permanecieron en el Ejercito hasta 1942.

Presentaba la novedad de volar en invertido. El número aproximado de avionetas en servicio fue de 30.



FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS

FIO DIGEST

MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

Colaboran en este número:
Juan Antonio García Ruiz
Javier Permanyer
Shery
Diseño original de Luis Díaz

Contenidos propiedad de sus autores