

## Noticias FIO

**Visita a la FIO del JEMA General del Aire Javier Salto Martínez Avial acompañado por el Coronel Juan Ayuso Puente, del Museo de Aeronáutica y Astronáutica, el martes 6 de febrero.**



## Próxima demostración el domingo 4 de marzo

Visitantes del domingo 4 de febrero al Museo de la FIO. La exhibición aérea tuvo que ser cancelada por la lluvia pero no obstante a aquellos que se acercaron a Cuatro Vientos se les obsequió con una visita guiada al Museo del Hangar 3.





**Se han iniciado por fin los trabajos para poner de nuevo en estado de vuelo el Consolidated Fleet 2 de 1928, el cual hace ya varios años sufrió daños en los planos inferiores durante un aterrizaje.**

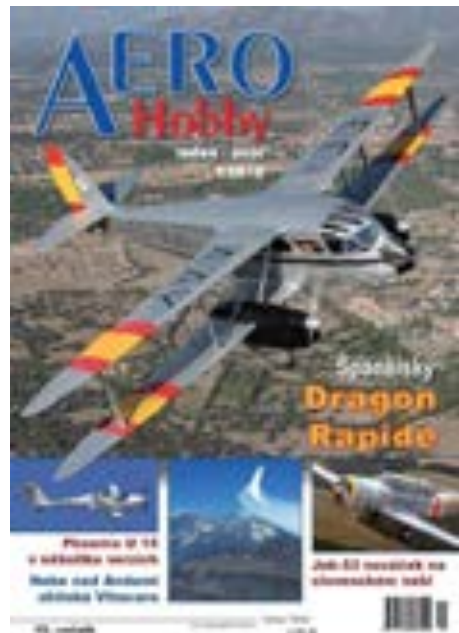
**Visita al taller del Centro de Restauración y Mantenimiento de un grupo de alumnos STEM (Ciencias, Tecnología, Ingeniería y Matemáticas) del IES Antonio Domínguez Ortíz. Es uno de los diez grupos que durante los meses de enero, febrero y marzo se desarrollarán en Cuatro Vientos y que han sido patrocinados por la compañía Boeing con la colaboración de la FIO**



**Visita del Club Iberia al Museo y CRM FIO el viernes 2 de febrero.**



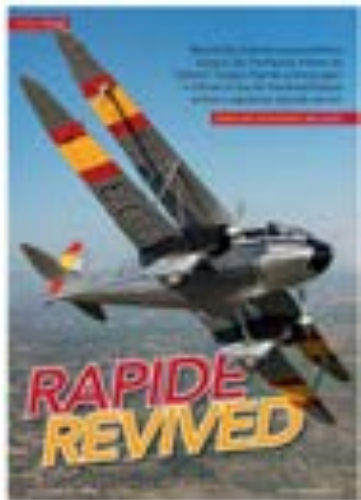
## “El Dragon Rapide más famoso del mundo”



Dragon Rapide je jedan od najpopularnijih aviona u svijetu. Ovaj dvomotorni dvokraki avion je bio vrlo popularan u vrijeme Drugog svjetskog rata. Danas se koristi za turističke letove i kao avio taksij. Ovaj avion je poznat po svojoj brzini i pouzdanosti. U ovom članku ćemo vam predstaviti ovaj zanimljiv avion i njegove karakteristike.



Ovaj avion je poznat po svojoj brzini i pouzdanosti. U ovom članku ćemo vam predstaviti ovaj zanimljiv avion i njegove karakteristike. Ovaj avion je poznat po svojoj brzini i pouzdanosti. U ovom članku ćemo vam predstaviti ovaj zanimljiv avion i njegove karakteristike.



# Día a día del C. R. M.



Día a día del C. R. M.



Día a día del C. R. M.



## Un veterano de Pearl Harbor para el Mid America Flight Museum de Texas

Uno de los tres aviones anfibios Grumman J2-F4 Duck que quedan en vuelo en el mundo ha sido adquirido por el museo aéreo de Mount Pleasant, estado de Texas. Se trata del número de serie 1649, activo en Peal Harbor el día del ataque japonés del 7 de diciembre de 1941, y que participó en los vuelos de reconocimiento tras el ataque. Construido en 1939, sobrevivió a la Segunda Guerra Mundial y fue dado de baja en el Ejército en 1947, recibiendo la matrícula civil N63850. Fue adquirido entonces por William Patterson que lo mantuvo en vuelo hasta que en 1955 sufrió un accidente al acuatizar en el Lago Killarney cercano a Nassau, Islas Bahamas. El avión resultó hundido y permaneció en el fondo del lago hasta 1991, cuando fue izado de nuevo a la superficie por un equipo de salvamento dirigido por William Floten y Kevin Hooey. Los restos fueron enviados a Miami y entonces comenzó un largo proceso de restauración, que fue llevado a cabo principalmente en Wichita, Kansas, utilizando piezas de otro Duck recuperado en Alaska. El vuelo de prueba tuvo lugar el 27 de Mayo de 2005, resplandeciente en su acabado militar original. Fue ganador del galardón a la mejor restauración en la edición de Oskosh de 2007, en la categoría de Ganador Absoluto.



El Grumman Duck durante su servicio en la base de Pearl Harbor, diciembre de 1941



El motor tras su recuperación del fondo del lago Killarney, Nassau



El avión con el lamentable estado en el que se encontraba tras ser recuperado en Bahamas





El fuselaje durante su restauración



El resultado final

El primer vuelo del Grumman Duck tuvo lugar en abril de 1936. Su sólido diseño biplano consta de una cabina en tándem para dos o tres tripulantes, un piloto delante y un observador detrás con posibilidad de un operador de radio, y además un espacio dentro del fuselaje para dos náufragos o una camilla. El flotador monocasco está integrado en la parte inferior del fuselaje y las ruedas que le confieren la capacidad anfibia se operan mediante manivela manual, el mismo sistema empleado en el caza naval Wildcat, también de la casa Grumman, alojándose dentro de un pozo situado en el casco. Dos flotadores auxiliares subalares complementan el principal.

El J2F (se produjeron un total de 632 ejemplares en las variantes F-1 a F-6 desde 1936 hasta 1945) estaba propulsado por un motor Wright Cyclone de 750 (cuya versión rusa llevaba el Polikarpov I-16) y sirvió en la US Navy, cuerpo de Marines y Servicio de Guardacostas, fundamentalmente. También lo utilizaron las Aviaciones Navales de Argentina, Colombia, México y Perú. Alcanzaba la velocidad máxima de 304 Km/h y estaba armado con una ametralladora Browning y podía llevar hasta 300 Kg de bombas o cargas de profundidad. Un avión ideal para las tareas de patrulla marítima y salvamento de náufragos.



El gran coleccionista de aviones clásicos Kermit Weeks llegó a poseer en su Fantasy of Flight Museum de Florida un total de cuatro Ducks, conservando ahora uno en estado de vuelo.

Probablemente el Grumman Duck más famoso de la historia reciente es el J2F-6 número de serie 33587 que fue utilizado en la película dirigida por Peter Yates en 1972 "La Guerra de Murphy". El avión era operado por la bien conocida compañía Tallmantz Aviation (fundada por Paul Mantz y Frank Tallman), que utilizaba como avión cámara un B-25 Mitchell. La flota de aviones de la Tallmantz terminó en manos de Kermit Weeks, incluido el Duck. Este ejemplar está expuesto en la actualidad en el National Museum of the United States Air Force de Dayton, Ohio. Su vida militar operativa fue breve, ya que fue entregado en junio de 1945 al Servicio de Guardacostas y dado de baja apenas un año después, en 1946, pasando al mundo de Hollywood más tarde.

La compañía Grumman construyó a lo largo de su historia muchos hidros y aviones para la US Navy y lo sigue haciendo, hoy con el nombre de Northrop Grumman



Característica y colorida decoración de los aviones de la Marina estadounidense en los años previos a la Segunda Guerra Mundial.



El ejemplar expuesto en el Naval Air Museum de Pensacola, Florida





**El tablero de instrumentos del Duck. Es muy parecido al del Grumman Delfín de la aviación republicana durante nuestra Guerra Civil.**



**Duck del Erickson Aircraft Collection, uno de los tres que quedan en vuelo.**



El Duck y el caza embarcado Wildcat, de la misma estirpe Grumman



El especialista Frank Tallman durante el rodaje de “La guerra de Murphy”



## La Guerra de Murphy



La novela del Max Catto (autor inglés nacido en Manchester en 1907 y fallecido en 1992) “La Guerra de Murphy” fue llevada al cine por el británico Peter Yates en 1971, director conocido por la exitosa película de 1968 “Bullit” con Steve McQueen.



La acción se sitúa en Venezuela en 1945, en concreto en la desembocadura del río Orinoco, cuando la Segunda Guerra Mundial toca a su fin. Trata del obsesivo superviviente de un buque mercante británico, el *Mount Kyle*, que es hundido por un submarino alemán que además ametralla brutalmente a los supervivientes del hundimiento y encima remata en tierra al herido piloto del avión embarcado cuando se encontraba en una enfermería. Existe un precedente en la vida real de este hecho, cuando el submarino U-852, ametralló a los supervivientes de un mercante griego en 1944 frente a Sudáfrica para no dejar rastro de su presencia en aguas del Índico. Su comandante, Heinz-Wilhelm Eck, fue condenado a muerte en 1946 por su vileza.



**Peter O'Toole y Philippe Noiret en una escena de la película**



El marinero irlandés Murphy es el único superviviente y no parará hasta vengarse del malvado submarino alemán. Acogido por una misión cuáquera en el interior de la jungla amazónica, descubre que el submarino se ha escondido en un punto del río. Su obsesión se plasmará en algo materializable cuando encuentra a la deriva el hidroavión que llevaba su barco, un Grumman Duck. En la novela original el avión era del modelo Fairey Swordfish pero la productora no tenía ninguno disponible. Un Murphy sediento de venganza aprende a volar por sí mismo (hay una secuencia antológica de un agónico despegue en aguas agitadas durante tres interminables minutos) y ataca al submarino con cócteles Molotov y finalmente con un torpedo, una escena con reminiscencias de la película "La Reina de África", protagonizada por Bogart y Hepburn. El protagonista nos recuerda en cierta forma al capitán Acab de "Moby Dick", mientras que "Murphy" bien puede ser un juego de palabras con la "Ley de Murphy", aquella según la cual todo lo que pueda salir mal sin duda lo hará.

### El avión durante el rodaje en Venezuela.



El rodaje se efectuó en Malta, Inglaterra y los escenarios naturales de Venezuela. Aunque el Grumman Duck era pilotado normalmente por Frank Tallman, el actor Peter O'Toole (protagonista de "Lawrence de Arabia") era famoso por no utilizar dobles en las escenas que comportaban riesgo personal, algo parecido a lo que actualmente hace el actor Tom Cruise, por lo que en algunas escenas de vuelo él mismo estaba a los mandos. El submarino alemán fue proporcionado por la Armada Venezolana y era el S-11 Carite, que durante la Segunda Guerra Mundial había sido en la US Navy el USS Tilefish SS-307 de la clase Balao. La banda sonora corrió a cargo del afamado compositor John Barry, quien entre otras muchas joyas creó la música de la película "Memorias de África".



### Maqueta del Duck embarcado en el mercante Mount Kyle



El B-25 Mitchell con modificaciones especiales que Tallmantz Aviation empleaba para sus filmaciones como avión de filmación en numerosas películas de aviación: *Catch 22* entre muchas más.



Aunque la película no tuvo una gran acogida por la crítica del momento, el tiempo ha jugado en su favor y se ha llegado a convertir en un clásico del cine de Aviación por sus espectaculares escenas de vuelo. Si no pueden ver la película entera, una buena opción es buscar en internet: “Murphy’s war – the first flight” y no quedarán defraudados por sus trece minutos de emoción.

En la actualidad el avión que se empleó en el rodaje de “La Guerra de Murphy” está expuesto en el National Museum of the United States Air Force en Dayton, Ohio



4ª parte

Autor: Juan Antonio García Ruiz

# AVIONES MILITARES ESPAÑOLES



HEINKEL HE-45 "PAVO"

48 Aviones

Los primeros aviones llegaron en Noviembre de 1936.

Los últimos fueron dados de baja en 1947.



## HEINKEL HE-45 "PAVO"

Avión de bombardeo ligero y reconocimiento ofensivo.

Montaba un motor BMW VI de 12 cilindros en V de 750 CV .



Equipado con 2 ametralladoras de 7,9mm, una fija y otra móvil, además de 300kg en bombas.



## HEINKEL HE-46C-1 "PAVA"

30 Aviones

Los 6 primeros aviones llegaron por barco a Lisboa y montados en Sevilla.



Diseñado en 1931 como avión de reconocimiento táctico y de observación.

Montaba una ametralladora MG de 7,9mm y 120 kg en bombas.



Los últimos 12 aviones fueron destinados a la Escuela de Observadores en Málaga en 1938, donde y dados de baja en 1947.

Llevaba un motor Siemens-Bramo 322B de 9 cilindros en estrella de 600 CV.



### HEINKEL HE 51

141 Aviones

El 7/8/1936 fueron desembarcados en Cádiz 6 unidades y el día 18, Morato y J. Salvador derribaron los primeros 4 aviones, con HE 51.



El 7/8/1936 fueron desembarcados en Cádiz 6 unidades y el día 18, Morato y J. Salvador derribaron los primeros 4 aviones, con HE 51.



Los últimos aviones permanecían en Getafe y fueron dados de baja en 1952.  
El motor era BMW VI de 12 cilindros en V con 750 CV



Armamento:

2 ametralladoras de 7,92mm  
200kg en bombas.



## HISPANO SUIZA-30

40 Aviones

Empezaron a volar en Enero de 1933 y estuvieron volando hasta Febrero 1952.



Avión muy avanzado para su época, llevaba flaps , amortiguadores oleo-neumáticos, frenos hidráulicos, radio, aletas hipersustentadoras...



Su motor era un Wright 9-QD de 225CV, fabricado con licencia por Hispano.



**HISPANO NIÉUPORT-DELAGE NID-52 120 Aviones**

**A finales de 1930 llegaron los primeros y en Diciembre de 1938 se procedió al desguace de los últimos aviones que estaban en vuelo.**



El motor: un Hispano Suiza 23HB de 580 CV.

Armamento : 2 ametralladoras Vickers de 7,7mm.



El primer derribo de la Guerra Civil, lo realizó un NID-52 el 20/7/1936 pilotado por el Cap. Manuel Cascón al abatir un Breguet XIX.



## HENSCHEL HS-123 A1 "ANGELITO"

18 Aviones



En servicio desde Octubre 1936 ... el que fue el primer bombardero en picado de la Luftwaffe dejó de volar en 1953 en Villanubla.



Su motor era un BMW  
132A de 9 cilindros en  
estrella con una potencia  
de 880 CV



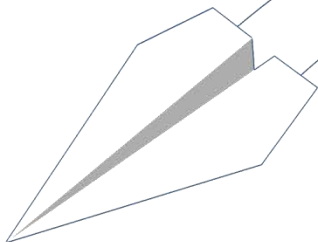
**HENSCHEL HS-126A-1 "SUPER PAVA" 8 Aviones**

**Llegaron en Octubre de 1938, después de la "Guerra" fueron destinados al Regimiento Mixto nº2 en Tetuán hasta 1953, que fueron dados de baja.**



**Su motor era un Bramo 323 Fafnir de 9 cilindros en estrella y 830 CV. Disponía de 2 ametralladoras de 7,92mm y 150Kg en bombas.**





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

Contenidos propiedad de sus autores