FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS

FIO DIGEST

MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

Número
75
Abril 2018

Noticias FIO

La **demostración de vuelo de abril** se celebró con buena meteorología el domingo de Pascua. Las formaciones de biplanos Bücker y la del Texan, C-45 y Polikarpov I-16 fueron muy aplaudidas.

Próxima demostración el domingo 6 de mayo

Noticias FIO

Se cumplen 85 años del histórico raid en solitario Madrid-Manila de Fernando Rein Loring a bordo de su Comper Swift. Despegó de Getafe el 18 de marzo de 1933 y tras once etapas, la más corta de 1.100 km y la más larga, Bagdad-Jask, de 1.710 km y recorrer 15.130 km. en 78 horas 15 minutos de vuelo, aterrizó en la capital filipina el 10 de abril. La velocidad media del “Ciudad de Manila” fue de 193,3 km/h, notable para una avioneta equipada con un motor de 70 CV.

La FIO mantiene en vuelo el Swift que era utilizada por la Comper como avión demostrador y en la cual precisamente el propio Rein Loring realizó un vuelo de prueba en diciembre de 1932 en el aeródromo de Hooton, Liverpool, tal como figura en el libro de vuelos del avión. Es uno de los tres aviones de la colección que opera en la pista de tierra debido a que mantiene el patín de cola original.

Noticias FIO

El socio protector Ignacio Yarza Arraut ha donado a la FIO un histórico timón de dirección de avión velero Weihe, procedente del aeródromo de Vuelo sin Motor de Monflorite. Diseñado por Hans Jacobs en Alemania en 1938, el Weihe es un monoplaza de altas prestaciones fabricado en madera y tela que no fue superado hasta finales de la década de los cincuenta. Ganó los campeonatos mundiales de vuelo a vela de 1948 y 1950 y de Estados Unidos de 1959 y fue fabricado por la DFS alemana desde 1938 y en la posguerra también en España, Francia, Suecia y Yugoslavia, en total unos 400 ejemplares.

En el **VIII Concurso de Modelismo Estático Ciudad de Leganés**, la FIO hizo entrega de dos premios especiales, uno a D. Benito José González Troca por su Bleriot-Spad 51, un raro avión de 1924 cuya historia es explicada en el libro “Aviones Españoles del siglo XX” de Jaime Velarde, y otro a D. Ángel Rodríguez Romero por su maqueta del Fiat Chirri de García Morato.

FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS
FIO DIGEST
MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

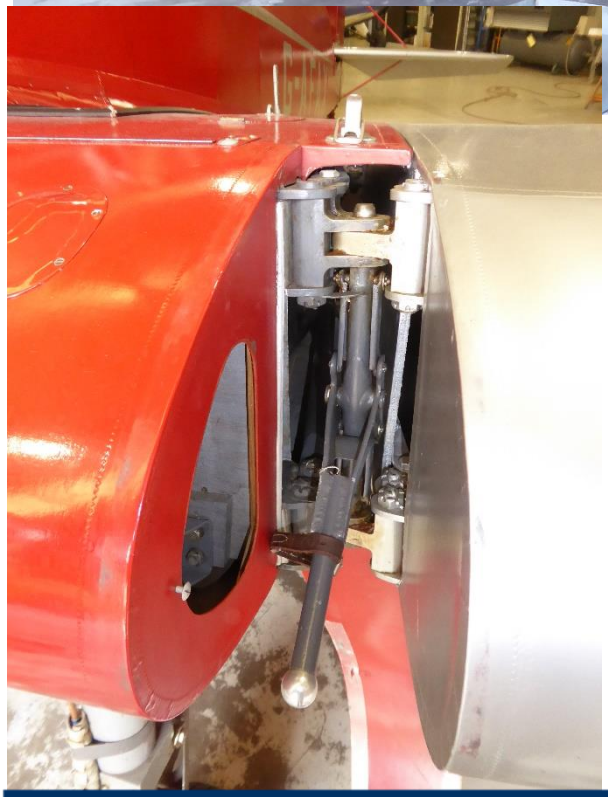
Día a día del C. R. M.

Puesta a punto de la Jungmann EC-ERO

Revisión Stinson Sentinel

Día a día del C. R. M.

Revisión anual British Eagle 2



Detalle del encastre del plano izquierdo

Día a día del C. R. M.

Revisión anual Aisa I-115

Revisión anual Dornier Do-27

Descubiertos ocho aviones en una cápsula de tiempo de hace 76 años a 3.000 metros de profundidad

El pasado 4 de marzo el buque de investigación marina Petrel, del millonario filántropo Paul G. Allen, descubrió a unos 800 kilómetros de la costa nororiental de Australia el pecio del portaaviones estadounidense USS Lexington, hundido durante la Batalla del Mar del Coral el 8 de mayo de 1942 y reposando a una profundidad de 3.000 metros.

Pareja de TBD-1, en primer lugar se ve el T-9, cuyo torpedo está confirmado que impactó en el portaaviones japonés Shoho

Dos Devastator TBD-1, uno encima del otro, reposando a 2.862 metros de profundidad.

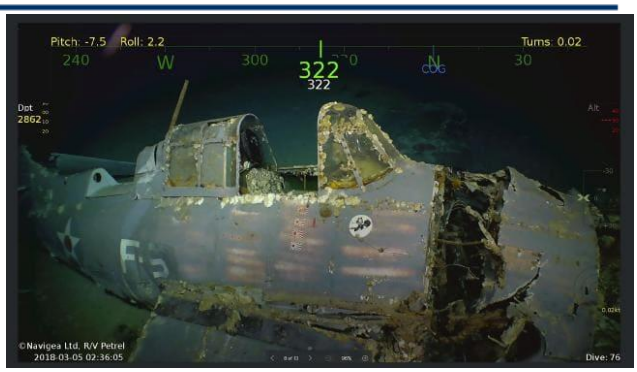
Hasta el momento se han descubierto ocho ejemplares de avión torpedero triplaza Douglas TBD-1 Devastator, del que hoy no se conserva ningún ejemplar y un Grumman F4F Wildcat, todos ellos en un excelente y sorprendente estado de conservación.

La Batalla del Mar del Coral tuvo lugar entre los días 4 y 8 de mayo de 1942 y fue la primera batalla entre portaaviones de la historia naval y el primer fracaso de Japón en la Segunda Guerra Mundial. El USS Lexington (conocido también como “Lady Lex”) combatió junto con el USS Yorktown contra tres portaaviones nipones. Aunque el Lexingon resultó hundido, el resultado de la batalla fue favorable a los norteamericanos al conseguir detener el avance del Imperio Japonés hacia Nueva Guinea y Australia, al no conseguir ocupar Puerto Moresby. Un mes después la batalla de Midway supuso un definitivo punto de inflexión y declive del poder naval de Japón.

La gran profundidad hace que el agua sea más fría y menos salina, lo que contribuye a la excelente conservación de los restos. Incluso la tela y la pintura del timón de dirección de este Devastator está perfectamente conservada .tras una inmersión de 76 años.

Noticias de aviación histórica

Javier Permanyer



Un Wildcat histórico en el fondo marino: el del "as" Noel Gayler, del VF-3 "Félix el Gato"

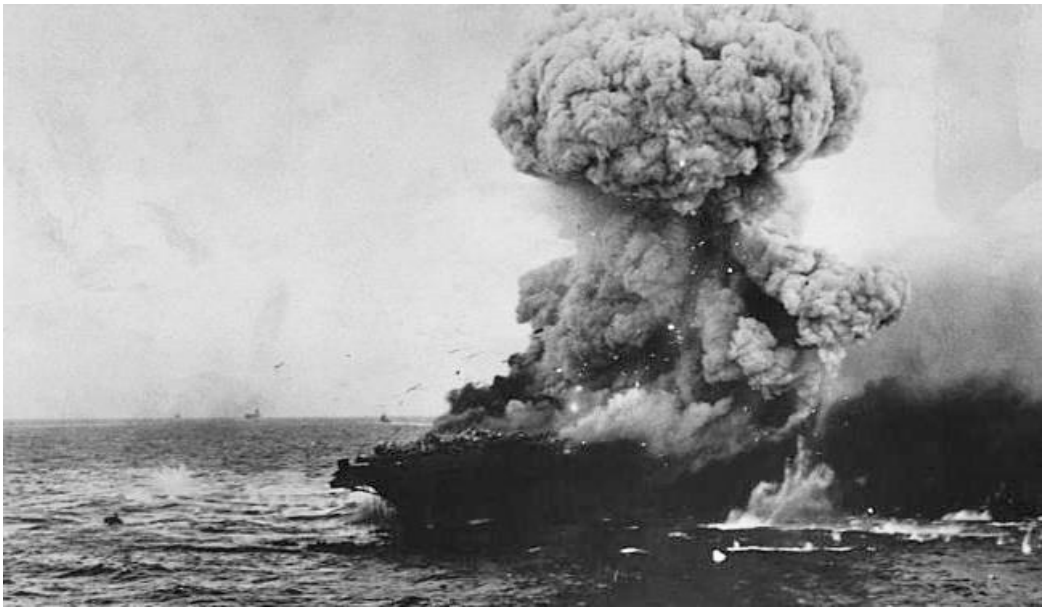
El USS Lexington entró en servicio en 1925 como portaaviones, el segundo del ejército de los Estados Unidos, aunque había sido diseñado en principio como crucero de batalla y se enfrentó junto con el Yorktown en la Batalla del Mar del Coral a tres portaaviones japoneses. En la mañana del 8 de mayo el Lexington sufrió varios impactos por torpedos y bombas lanzadas por aviones torpederos Nakajima B5N "Kate" y bombarderos en picado Aichi D3A "Val", lo que originó un incendio incontrolable que obligó a la tripulación a abandonar el buque. Murieron 216 miembros de la tripulación y 2.770 fueron rescatados por otros barcos de la flota estadounidense. Finalmente el destructor USS Phelps le dio el tiro de gracia al hundirlo con dos torpedos para evitar que cayera en manos enemigas. Con el coloso de 49.000 toneladas a plena carga se hundieron los 35 aviones de su dotación. Los japoneses perdieron en el transcurso de la batalla el portaaviones ligero Shoho y el portaaviones pesado Shokaku sufrió graves daños.

La característica chimenea alargada del USS Lexington era también uno de sus defectos, pues hacía que al timonel le resultase difícil mantener el rumbo con viento lateral. Tenía un gemelo: el USS Saratoga.

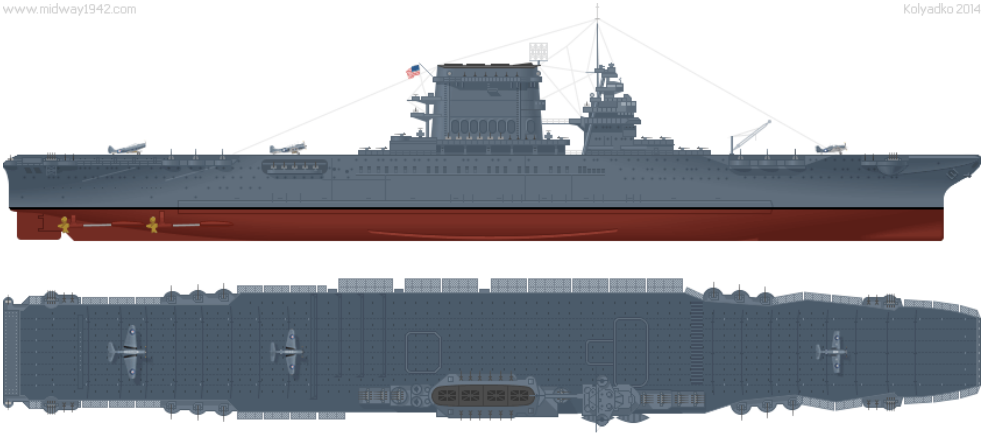
Noticias de aviación histórica

Javier Permanyer

Varios Devastator, Wildcat y Dauntless fueron lanzados al mar durante el ataque y los siete TBD y el F4F que han sido descubiertos se encuentran a cierta distancia de las tres secciones principales en las que se encuentra el portaaviones en el fondo marino, por lo que legalmente no tienen la calificación de "tumba de guerra". El Museo Nacional de Aviación Naval de Pensacola, Florida, ya ha expresado su gran interés en este descubrimiento, lo que genera optimismo a la hora de que en un futuro pueda acometerse la recuperación de alguno o algunos de los aviones.



Tras recibir dos torpedos japoneses a las 11:00 h del 8 de mayo, el buque comenzó a retirarse a puerto. Pero la acumulación de gases de gasolina debido a la rotura de los conductos de combustible de aviación originó una enorme explosión al entrar en contacto con un grupo electrógeno encendido a las 13:00. El incendio no pudo ser controlado y el comandante Sherman ordenó el abandono de la nave. El Lexington se hundió en medio de explosiones y una gran humareda a las 19:56.



El Lexington fue botado en Massachussets en 1925 por el astilllero Bethlehem y asignado el 14 de diciembre de 1927. Su eslora era de 245 metros y su velocidad de 33 nudos (60 km/h). Su dotación era de 91 aviones. Sus 180.000 CV de potencia eran suministrados por 12 calderas de vapor que movían cuatro turbinas General Electric y cuatro hélices. Los motores del Lexington proporcionaron energía aTacoma, Washington, durante 30 días en un corte en el invierno de 1929/1930.

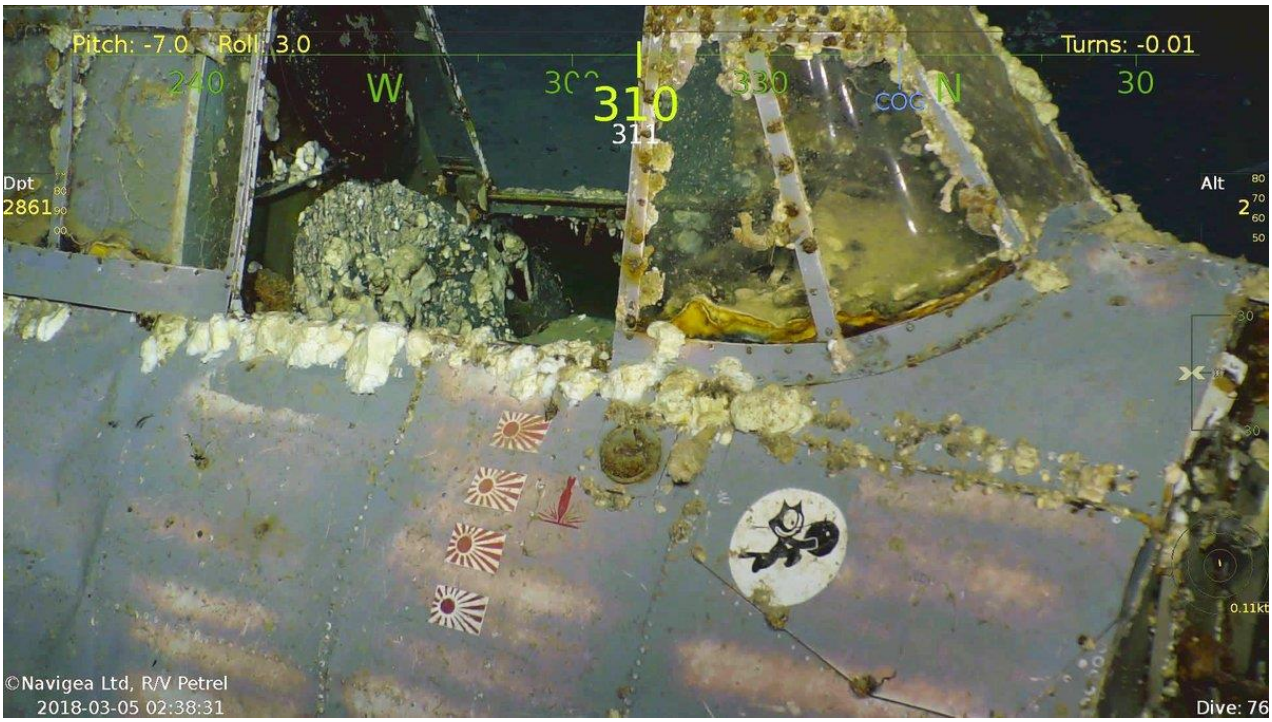
El Wildcat ha sido identificado como el avión en el que volaba el “as” de la Marina estadounidense (cinco derribos en combate aéreo) teniente Noel Gayler, el primer piloto de la marina en recibir tres Cruces Navales. En noviembre de 1940 fue destinado al Escuadrón de Caza VF-3 , cuyo emblema era el personaje de las tiras cómica Gato Félix. Tras la guerra dirigió de 1951 a 1954 el Escuadrón Experimental de Caza a Reacción de la Marina VX-3. Ya como Almirante, tras comandar el portaaviones Ranger en 1959 y 1960, Gayler fue nombrado director de la Agencia de Seguridad Nacional en 1969 y se retiró en 1976.

Cinco de los Devastator localizados, con el código T-3, T-4, T-5 T-8 y T-9 participaron en un ataque con torpedos contra el Shoho durante la batalla, logrando tanto el T-4 y el T-9 impactos confirmados.

El hombre que salvó el Lexington. Fotografía tomada el 10 de abril de 1942 del F4F-E código F-3 Wildcat de Edwar H. “Butch” O´Hare en la Naval Air Station de Oahu, Hawai. El acabado es idéntico al del avión de Gayler, código F-5. Su condición de “as” se aprecia por las cinco pequeñas banderas japonesas pintadas bajo la cabina simbolizando otros tantos derribos. El teniente O´Hare fue el primer piloto naval en convertirse en “as”. El 20 de febrero de 1942 atacó en solitario una formación de nueve bombarderos japoneses “Betty” que se dirigían a bombardear el Lexington. Consiguió derribar cinco y dañar seriamente otros dos, frustrando el ataque japonés. Al volver al portaaviones fue disparado por error por la defensa antiaérea del buque, alcanzando el avión la única bala que recibió durante el combate. Al hacer recuento de la munición, se comprobó que O´Hare había utilizado únicamente 60 proyectiles por cada bombardero derribado. O´Hare murió el 26 de noviembre de 1943 a bordo de su caza Hellcat al ser derribado durante una misión nocturna. En honor de este héroe americano un destructor lleva su nombre así como el aeropuerto de Chicago.

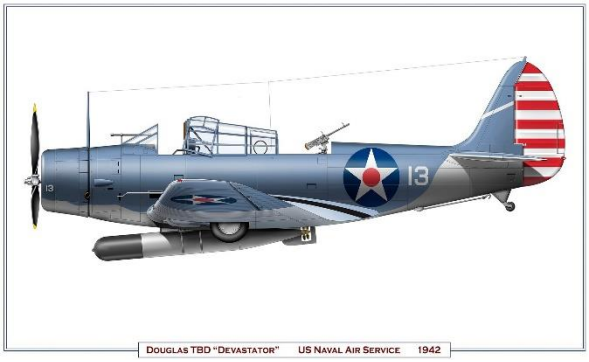
Noticias de aviación histórica

Javier Permanyer



Se aprecia perfectamente el increíble estado de conservación de la pintura tras 76 años bajo el mar. cuatro derribos y una marca de impacto con bomba sobre un barco japonés.

El almirante Noel Gayler en su época de Comandante en Jefe del Mando del Pacífico.

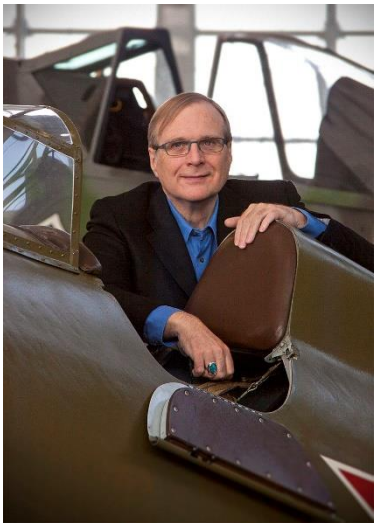


El famoso emblema del "Félix el Gato" de la aviación naval estadounidense. Actualmente lo llevan los F-18 Super Hornet del VFA-31

Noticias de aviación histórica

Javier Permanyer

El multimillonario y filántropo Paul G. Allen es el cofundador de la Microsoft junto a Bill Gates. Con una fortuna estimada en cerca de 20.000 millones de dólares, es propietario del museo Flying Heritage Collection de Seattle y el financiador del proyecto SpaceShipOne de Burt Rutan. Con su barco de investigación “Octopus”, Allen descubrió en 2015 los restos del acorazado japonés Musashi, hundido frente a las costas de Filipinas en 1944. Este acorazado de 263 metros de eslora contaba con la mayor potencia de fuego de la historia naval, nueve cañones de 460 mm.



El descubridor del Lexington: Paul Allen, junto a la cabina de su I-16 idéntico al de la FIO que mantiene en vuelo en su museo de Seattle.

Más tarde Allen adquirió el buque Petrel y lo equipó con los submarinos de búsqueda más tecnológicamente más avanzados, con capacidad de sumergirse hasta 6.000 metros. Ha descubierto los restos del USS Indianápolis, que llevó partes de las bombas atómicas lanzadas sobre Japón en 1945 y que resultó hundido por un submarino en su viaje de vuelta a San Francisco, en 2017 descubrió el USS Ward y el destructor italiano Artigliere. Recuperó la campana del acorazado británico Hood, hundido por el Bismarck, que puede contemplarse actualmente en el museo naval de Portsmouth.

El Petrel, lo más moderno en búsquedas a gran profundidad

Noticias de aviación histórica

Javier Permanyer

El centro de control del barco

El submarino capaz de resistir la presión a seis kilómetros de profundidad.

Noticias de aviación histórica

Javier Permanyer

Magníficas fotografías en color tomadas a finales de 1940 de torpederos Devastator a bordo del portaaviones Enterprise y publicadas por el semanario "Life" en su número de 31 de marzo de 1941. Dado que el Devastator es un modelo del que no se conserva ningún ejemplar en el mundo la recuperación de alguno del fondo del mar sería una gran aportación.

6ª parte

Autor: Juan Antonio García Ruiz

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

HEINKEL HE-60 7 Aviones

Llegaron en Noviembre de 1936 y los 4 que quedaban, al finalizar la ¨Guerra¨, siguieron operando hasta Agosto 1948.

Pollensa 1939

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

El motor era un BMW VI de 660 CV.
Montaba 2 ametralladoras de 7,92mm además de 300kg en bombas.

HEINKEL HE-70F ¨BLITZ¨ (RAYO) 28 Aviones
En servicio desde Octubre de 1936 hasta 1957.

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

En total se fabricaron 304 aparato, 28 de ellos en versión transporte.
En 1933 batió 8 marcas mundiales de velocidad. Vmax. 360km/h.
El motor era un BMW VI de 750 CV. Su armamento: 1 ametralladora móvil de 7,92mm y 300kg en bombas.

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

HEINKEL HE-112B 19 Aviones

Los primeros se recibieron en Noviembre de 1938 y el último fue dado de baja por accidente el 15/7/1952.

La Sénia (Tarragona) 1938

Del total de aviones recibidos, 14 se perdieron por accidentes, 11 de ellos por deficiencias del avión o por paradas de motor.

Balaguer (Lérida) Noviembre 1939

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

Montaba un motor Junkers Jumo 210 de 680 CV.
Armamento: 2 cañones de 20mm, 2 ametralladoras de 7,9mm y unos 60 Kg en bombas.

Agoncillo (Logroño) finales 1939

HISPANO AVIACION HA-100 ¨TRIANA¨

4 Prototipos

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

Los 2 primeros HA-100E-1, llevaban un motor ENMASA Beta-4, los otros dos, HA-100F-1 el motor era un Wright Cyclone 957-C7B y ambos motores con una potencia de 750 CV.

Tablada (Sevilla) 1956

Los prototipos realizaron sus pruebas entre 1955 y 56. El Ejercito del Aire encargó 40 aviones. En 1962, cuando se iban a entregar los 5 primeros, recibieron la orden de parar el programa del HA-100.

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

HISPANO AVIACION HS-42D 100 Aviones

Los primeros se entregaron en 1946 , los últimos fueron dados de baja y desguazados en 1958.

Buenaventura Pérez Piloto de Pruebas 1945

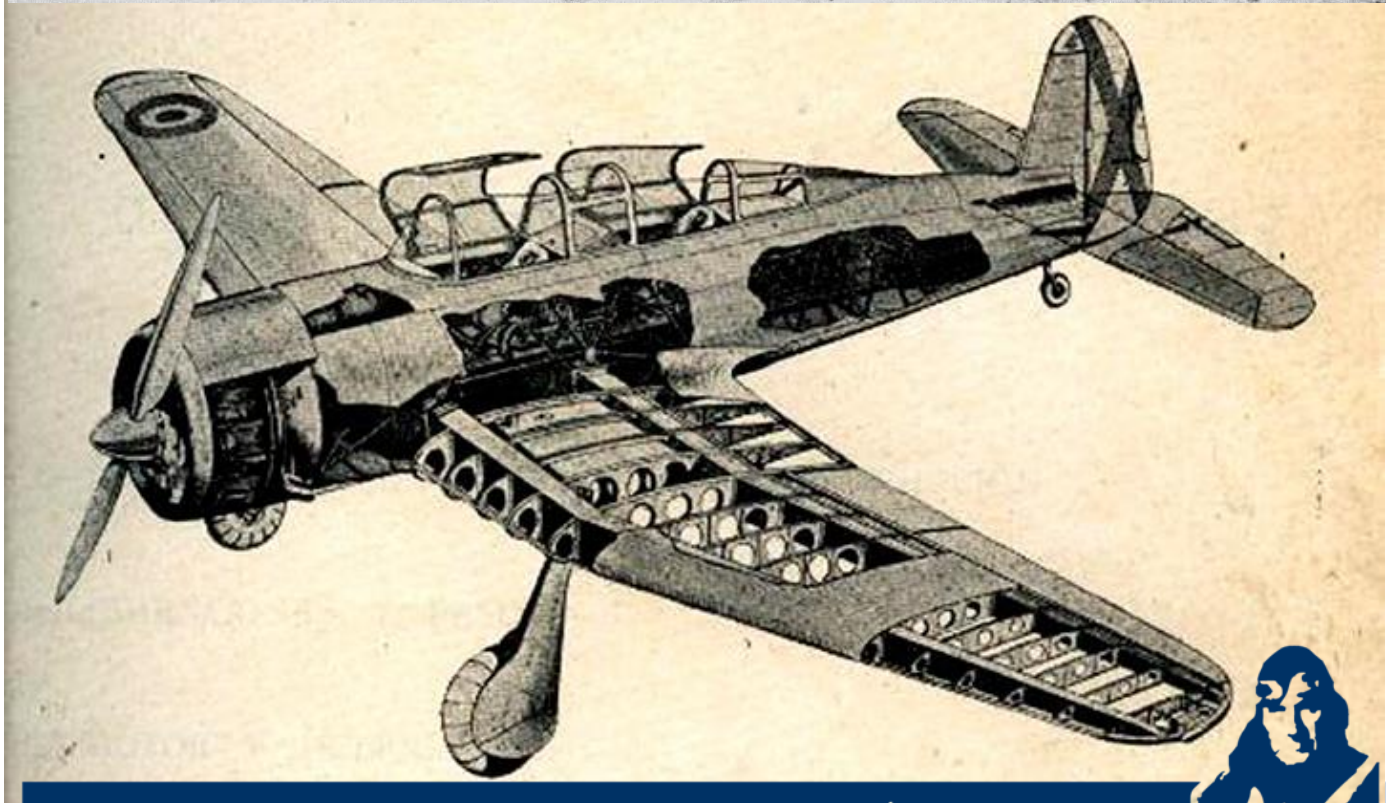
Operó en las escuelas de Las Bardocas (Badajoz), Jerez, El Copero, León y San Javier.

San Javier 1949

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

Los primeros aviones llevaban un motor Piaggio, que fue sustituido por un Armstrong Siddeley Cheetah 25 ó 27 de 390 CV.

San Javier 1950



FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS

MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

FUNDACIÓN INFANTE DE ORLEANS

FIO DIGEST

MUSEO DE AVIONES HISTÓRICOS EN VUELO

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

Contenidos propiedad de sus autores