

Noticias FIO

La demostración aérea de octubre tuvo lugar con buena meteorología y una gran afluencia de público. Asetma, Asociación Sindical Española de Técnicos de Mantenimiento de Aeronaves, celebró su cincuenta aniversario (1968-2018) con una visita a la exhibición aérea y un almuerzo posterior. Veinte aviones de la FIO participaron en la exhibición aérea, que comenzó con el remolque y suelta por la Dornier del Swallow, velero de 1957 y que finalizó con la demostración del caza Polikarpov I-16. Los vuelos en formación estuvieron a cargo de la I-115 y DHC Chipmunk, la clásica formación Bücker con la Jungmeister de Aresti como líder y tres Jungmann de puntos, la "FIO ECO",

Próxima demostración el
domingo 4 de noviembre



compuesta por la Mentor, I.-16 y T-6, y los demás participantes: Stearman, Fleet 10, Polikarpov U-2, BA Eagle, Jodel Compostela, Stinson 108 Voyager (la cual, ya fuera de exhibición, se encargó de dar un paseo a la Socia Protectora ganadora del sorteo), Piper L-14, y Cessna Bird Dog. Como siempre, se realizaron los sorteos pertinentes para premiar a los Socios Protectores y asistentes en general.



Shery



Shery



Shery



Shery



Revisión
anual
del I-16



Día a día del C. R. M.



¿Un Romeo RO-37 bis en vuelo?

En 2002 comenzaron a circular en Italia rumores sobre el hallazgo de un biplano de origen italiano en Afganistán. Estos rumores se convirtieron en realidad cuando en marzo de 2006 un grupo de militares italianos comprobaron en el lugar, un almacén de chatarra de Kabul, la existencia de nada menos que los restos de no uno sino nueve biplanos de reconocimiento y ataque Romeo 37 bis, modelo que se consideraba por entonces extinguido en cualquier lugar del mundo. Afganistán compró 16 aviones de este modelo en 1937. Se encontraban en diferentes estados de conservación, pero lo mejor era que entre los nueve se podía completar un avión completo con todas sus piezas y accesorios, lo que además sería de gran utilidad para servir de patrón para la reconstrucción a estado estático o vuelo de más ejemplares.


AIRPLANE PICTURES

"El Romeo, una vez terminado, fue presentado al público en 2012"



El Romeo 37 bis, denominado Lince, hizo su primer vuelo en 1935. Su motor radial Piaggio P.X de 700 CV sustituía al lineal FIAT de la primera versión de 1933. Estaba diseñado como avión de ataque a tierra, y su construcción era en tubos de acero recubiertos de tela en el fuselaje trasero y metal en su parte delantera, y de planos con tres largueros en duraluminio y costillas de madera revestidos de tela.



Contaban con doble mando en la cabina trasera, la del observador-ametrallador. Tenía dos ametralladoras de tiro frontal de 7,7 mm Breda-Safat y otra móvil en el puesto trasero, y podía cargar hasta 180 kg. de bombas ligeras. Para la cámara fotográfica de reconocimiento tenía una ventana en el suelo y otras dos en los costados para tomas oblicuas. La conquista de Etiopía mostró su utilidad, así como en las campañas de Eritrea y Somalia, donde no existía oposición aérea. Casi trescientos Romeo 37 y 37 bis intervinieron en las primeras fases de la Segunda Guerra Mundial, sobre todo en el Norte de África y los Balcanes, pero su concepción anticuada y su baja velocidad hizo que pronto fueran relegados a misiones secundarias, hasta su baja definitiva en 1943.

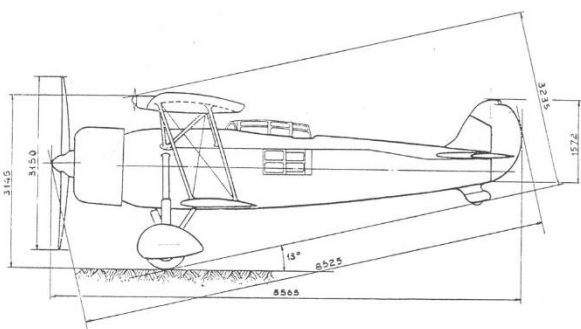


Fig. 4 - Schema dell'apparechio in vista di fianco.

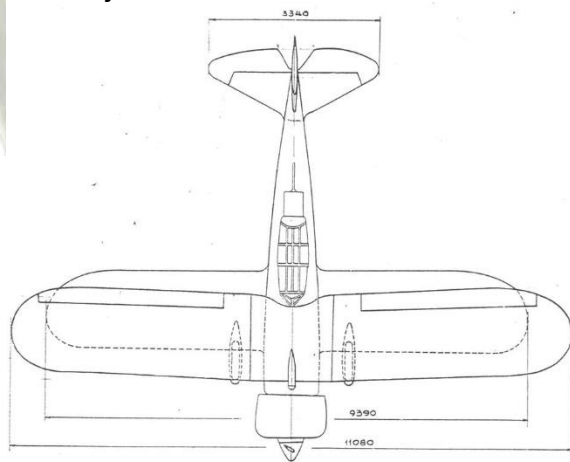


Fig. 5 - Schema dell'apparechio in pianta.

"Diagramas esquemáticos del fabricante"



Los Romeos en España

A la Guerra de España llegaron los primeros RO-37 bis a finales de septiembre de 1936, entrando por el puerto de Vigo diez unidades y otros once aviones a Sevilla al mes siguiente. Aquí fueron siempre conocidos como "Los Romeos". Se formaron dos escuadrillas, la 1-E-12 bajo el mando de José Muñoz "El Corto", y otra dirigida por el italiano Colacicchi.



Copyright: Francisco Andreu

Aviation Corner.net

Actúan en todos los frentes: cubren el avance a Madrid, el frente de Málaga, la batalla del Ebro, Guadalajara, Bilbao, Aragón, Cataluña... Las "cadenas" (ataque al suelo con ametralladoras y bombas encadenado para no dar respiro al enemigo) fueron muy eficaces pero también muy peligrosas para sus integrantes, cayendo en combate muchas tripulaciones, entre ellos los jefes del Grupo 4-G-12 Manuel Negrón y Cipriano Rodríguez "Cucufate". No siempre contaban con la necesaria escolta de cazas Chirri. A España llegaron 68 Romeos, alguno de ellos monoplaza y todos con el indicativo 12 en el fuselaje, y los 37 supervivientes de la Aviación Nacional y de la Legionaria pasaron al término de la Guerra a prestar servicios en la escuela de pilotos de Jerez, hasta su baja y desaparición definitiva poco tiempo después



La restauración

El primer Romeo llegó a Italia procedente de Afganistán a bordo de un Hércules de la Fuerza Aérea Italiana en septiembre de 2006 y fue inmediatamente puesto en exhibición en el museo de Vigna di Valle. Poco después llegaron otros cinco. Los archivos con los planos del avión ya no existían, pues la fábrica original IMAM (Industrie Meccaniche Aeronautiche Meridionali) había ido cambiando con el tiempo a IMM, Aerfer, Aeritalia y Alenia, firma heredera en la actualidad. Gracias a la ayuda proporcionada por varias empresas, como Finmeccanica, Volandia y Celin Avia de Venegono, cerca de Milán, el proyecto fue venciendo todas las dificultades, con la importante participación del Reparto Manutenzione Velivoli número 1 de la Fuerza Aérea Italiana, los talleres militares que mantienen los Tornado y Eurofighter en Camari, cerca de Milán. También el RMV número 10 de Lecce, en la punta de la bota de la península itálica, tuvo un papel importante en la reconstrucción, en los huecos entre revisiones de los Aermacchi MB 339. Finalmente fue presentado en enero de 2012, reluciente con los colores del avión personal de S.A.R. Amadeo de Savoia, Duque de Aosta, que murió en 1942 por enfermedad mientras se encontraba preso en un campo británico en Kenia tras combatir con bravura. Está pintado con el característico tono marfil con franjas rojas de alta visibilidad en los planos superiores para facilitar su localización desde el aire en caso de aterrizaje forzoso en el Norte de África.



"Recuperación de los aviones en Kabul, Afganistán, en 2006"



Basild Enciolett's weblog





**"Museo de la Aeronáutica Militar Italiana de Vigna di Valle, 2007.
El avión es expuesto antes de comenzar su restauración"**



¿Y los demás aviones?

Todavía esta por escribir el final de la historia de este importante hallazgo. La Fuerza Aérea Italiana conserva los demás RO-37 bis recuperados en Afganistán. El equipo de restauración está firmemente convencido de la viabilidad de reconstruir alguno a estado de vuelo. Todo el “know how” atesorado en la restauración sigue intacto y esperando ser aplicado en un futuro. Solo falta la decisión y por supuesto los recursos económicos. Resaltan la relación directa de este avión con la afamada marca de coches Alfa-Romeo, los múltiples e interesantes acabados que estos ágiles biplanos de combate llevaron durante su vida operativa en siete países: Afganistán, Austria, Ecuador, Hungría, Uruguay, Italia y España, el doble mando y la existencia de motores. Se fabricaron 620 aviones en total, de las versiones Fiat y Piaggio.

La historia de esta reconstrucción ha sido relatada por Maurizio Longoni en varios artículos publicados en revistas especializadas de Italia y otros países y por Gregory Alegi en su libro “Il ritorno del Romeo”

Un episodio de la Guerra Civil

Cuando estalló la guerra, Alfonso de Orleans, a la sazón empleado por la compañía Ford en Bucarest como Jefe de Control Europeo, se ofreció al general Mola en Burgos para combatir. El Estado Mayor de Mola lo desestimó con el argumento de que no se quería dar un carácter monárquico a la sublevación. Finalmente, tras dirigirse al general Jefe del Aire Alfredo Kindelán, consiguió que sus hijos mayores Álvaro y Alonso pudieran integrarse en la Aviación Nacional. De inmediato viajaron desde Inglaterra a Salamanca vía Portugal, y por orden de Kindelán recibieron el empleo de Alférez de Complemento del arma de Aviación en el Tercio con destino en la 1ª Squadriglia Autonoma Osservazione de Romeo RO-37 bis al mando del capitán Raffaello Colacicchi. Los dos hermanos Orleans, de 26 y 25 años, fueron admitidos el 7 de noviembre de 1936.

"Alonso (izqda) y Álvaro de Orleans, delante del Romeo 12-14, pocos días antes del accidente mortal"



Alonso de Orleans realizó varios vuelos de observación y bombardeo con la columna dirigida por el comandante Antonio Castejón en el frente de Madrid. El 18 de noviembre despegaron del aeródromo de Tablada (Sevilla) tres Romeo en servicio de escolta de un Savoia 81 rumbo a Talavera de la Reina (Toledo). En el primero volaba el teniente Rabino y como observador el alférez Álvaro de Orleans. El segundo lo pilotaba el sargento mayor Dante Labanto y de observador el soldado Rossi, y el tercero era tripulado por el sargento Aniello Fazzi, llevando como observador a Alonso de Orleans.

En el Savoia volaban importantes personas: el teniente coronel Ruggero Bonomi, el general Aldo Pellegrini, jefe de Tráfico Aerocivil Italiano y el comandante Umberto Klinger, presidente de "Ala Littoria", con la misión de concertar acuerdos militares con los sublevados. El vuelo se inició con normalidad, pero al llegar a las estribaciones de Sierra Morena se encontraron con un frente de nubes que cubría la frontera de Andalucía con Extremadura. El Romeo de Fazzi y Alonso de Orleans, que volaba a través de las nubes algo más bajo que el resto, se estrelló e incendió en un lugar conocido como Los Barrancos, el término municipal de Monesterio, provincia de Badajoz. Un accidente de aviación en acción de guerra.

El cuerpo de Alonso de Orleans fue trasladado a Sevilla y de ahí a Sanlúcar de Barrameda, donde fue enterrado. Los restos del suboficial Aniello Fazzi, natural de Módena, descansan en la Torre Osario de la iglesia de San Antonio de Padua en Zaragoza, junto con 2.888 combatientes italianos de la Guerra Civil, el *Sacrario Militare Italiano*, que pertenece al Ministerio de Defensa de Italia. Entre ellos se cuentan 22 de los 546 brigadistas garibaldinos caídos que combatieron en el lado republicano. La *madrina de guerra* del Sargento Fazzi se llamaba Pilar Sáez Pérez y vivía en Zaragoza. Se encargó hasta su muerte en 2008 de limpiar y adecentar su lápida y mandar cartas a su madre en Módena



"Alonso de Orleans en la cabina del observador, y Fazzi en el asiento delantero. Aeródromo de Tablada, 18 de noviembre de 1936"

Fuentes: Cecilio Yusta, Jaime Velarde, Antonio Manuel Barragán, Moisés Domínguez, Dimas Vaquero, Maurizio Longoni y Gregory Alegi



Un Ilyushin Il-2 Sturmovik de la Segunda Guerra Mundial recuperado de un lago ruso

Buenas noticias para la aviación histórica rusa las que llegaron este verano: un Sturmovik casi intacto ha sido recuperado de un lago en la región de Murmansk. La recuperación ha corrido a cargo de la Fundación Alas de la Victoria. Se trata de una versión monoplaza del avión de ataque Il-2, un avión que era casi un carro de combate volante por su blindaje, compuesto por mil kilogramos de plancha de acero, de un total de 4,5 toneladas de peso en vacío.

Poderosamente armado con cañones de 37 mm capaces de perforar los carros pesados alemanes Panzer V Panther y VI y Tiger, se llegaron a construir 36.000 ejemplares, programa impulsado por la famosa frase de Stalin “el Ejército Rojo necesita el Il-2 tanto como el hombre necesita el aire y el pan”.

Según informa la Fundación Alas de la Victoria, el avión fue derribado el 22 de agosto de 1943, cuando era pilotado por el capitán Alexander Ivanovich Kalicev, de 34 años. Era el comandante del Tercer Escuadrón del 46 Regimiento de Ataque Aéreo de la Flota Aérea del Norte. Durante una misión de ataque al aeródromo de Luostari, cerca de Petsamo, el avión fue tocado por la artillería antiaérea alemana y Kalicev tomó en un lago, pudiendo escapar del mismo antes de que se hundiera a casi 20 metros de profundidad en el fondo fangoso. El piloto sobrevivió a la guerra y se retiró como teniente coronel a mediados de los años sesenta y falleció a los 85 años.





Es estado del Sturmovik es sorprendentemente bueno. La parte trasera del fuselaje estaba fabricada en madera, como era normal en los métodos constructivos aeronáuticos soviéticos durante la guerra, para ahorrar precioso aluminio. Lógicamente esa parte tendrá que ser reconstruida por completo para volver a poner en vuelo este ejemplar, como ya hizo la Fundación con otro Il-2 recuperado y puesto en vuelo en 2017, en sus talleres de Novosibirsk (Nueva Siberia)



11ª parte

Autor: Juan Antonio García Ruiz

AVIONES MILITARES ESPAÑOLES

NORTH AMERICAN T-6 "TEXAN"

201 Aviones

En 1954 llegan los primeros al puerto de Santander, "cedidos" por el gobierno norteamericano. Los últimos fueron dados de baja el 30/6/1982.

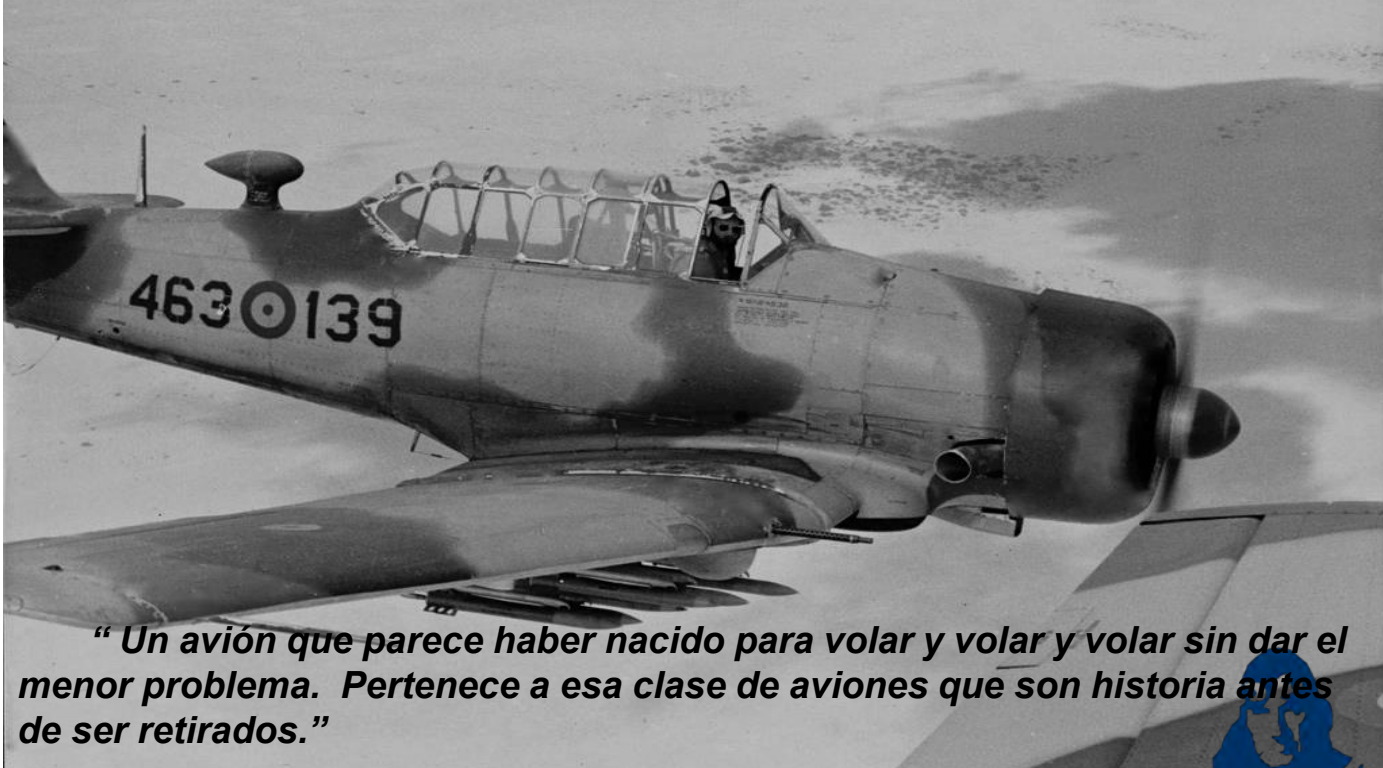


El motor era un Pratt & Whitney R-1430-AN1 de 550 CV con una Vmax de 330km, una autonomía de 1.400km y un techo operativo de 6.500m.



“ Entre 1959 y 1963 adquirieron 70 aviones a las firmas privadas Coastal Aviation Corp. y a Charlotte Aircraft Engineering por un precio de 27.500\$ por unidad.”

La versión armada del T6D llevaba 2 ametralladoras Breda de 7,7mm, 12 cohetes Oerlikon ó 2 lanzadores Matra de 15 cohetes ó 100kg en bombas



“ Un avión que parece haber nacido para volar y volar y volar sin dar el menor problema. Pertenece a esa clase de aviones que son historia antes de ser retirados.”

MESSERSCHMITT BF108C "TAIFUN" (TIFÓN) 10 Aviones
En servicio desde 1937 hasta 1959. El paso previo para la "suelta" en el "Meser" era el volar esta excelente avioneta.



El motor un Argus AS10C de 240 CV. Capacidad 4 plazas, Vmax 300km, Vmin 80Km, Techo 6.200m .



NIÉUPORT 29-DELAGE

40 Aviones

Llegaron a Getafe en Diciembre de 1923 y estuvieron en servicio hasta 1931



El motor era un Hispano Suiza-8F de 300 CV, su Vmax era de 230km
Llevaba una provisión de oxígeno (techo 8500m).



Polikarpov RZ- "Natacha"

124 Aviones

Comenzaron a llegar en Enero de 1937, al finalizar la "Guerra" quedaban 36 aviones, destinados en Tetuán y Larache permanecieron hasta 1954.



El motor era un AM-34 de 750 CV. con una Vmax de 320km, autonomía 1.000km. Armamento: 2 ametralladoras ShKAS de 7,62mm y 450kg en bombas.



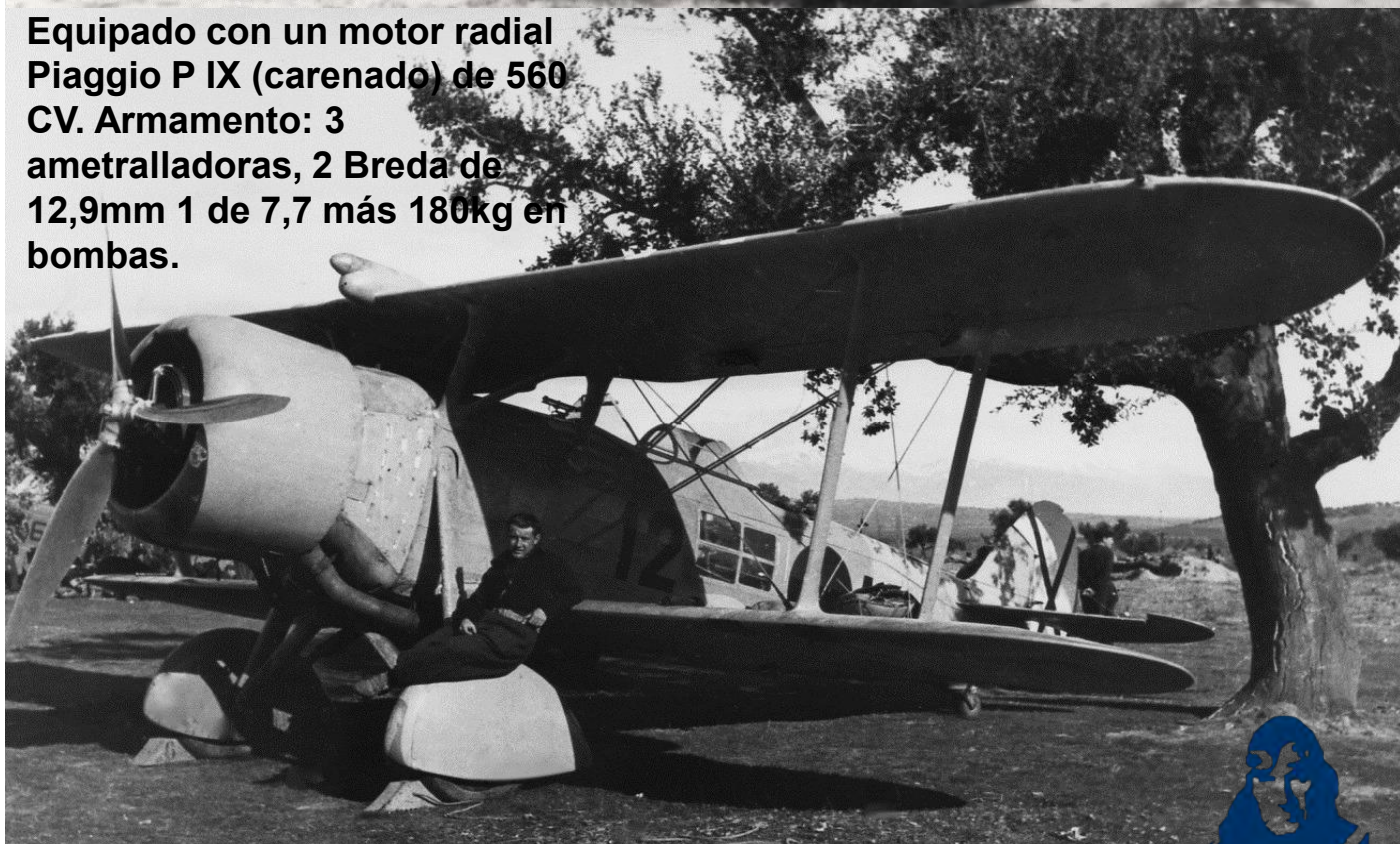
ROMEO 37BIS

67 Aviones

Los primeros llegaron al puerto de Vigo en Septiembre de 1936. La 1ª escuadrilla se formó en Talavera de la Reina al mando de José Muñoz Jiménez "El Corto"



Equipado con un motor radial Piaggio P IX (carenado) de 560 CV. Armamento: 3 ametralladoras, 2 Breda de 12,9mm 1 de 7,7 más 180kg en bombas.



ROMEO RO-41 28 Aviones
Llegaron en 1937 al puerto de
Sevilla, permanecieron en
servicio hasta 1950



El motor era un Piaggio P-VII C-45 de 430 CV. Llevaba 2 ametralladoras de 7,7mm. Fundamentalmente se utilizó como entrenador avanzado en unidades de caza.



Tablada (Sevilla) 1937



**SAVOIA SM-81 "PIPISTRELLO" (MURCIELAGO) 84 Aviones
Comenzaron a operar el 5/8/1936 y fueron dados de baja en 1953**



**Sus motores eran Alfa Romeo 125RC de 680 CV. cada uno.
La tripulación la componían 4 ó 6 hombres.
Tenía una autonomía de 2.000km**



Tablada (Sevilla) 1937



**Armamento: 6 ametralladoras Breda de 7,7mm y 2.000 kg en bombas.
Sus bases principales después de la "Guerra" fueron Mallorca y Valladolid.**

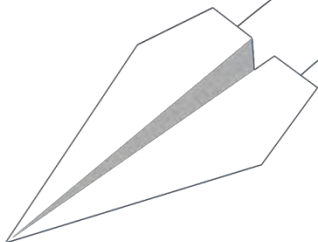


SPARTAN -7W EXECUTIVE

4 Aviones

Llegan en Abril 1938, el último fue dado de baja en 1948. Fue un avión muy adelantado para su época (hélice de paso variable). El motor un Pratt & Withney de 400 CV. una Vmax de 435km. Acomodo para 5 personas.





Colaboran en este número:

Juan Antonio García Ruiz
Javier Permanyer
Shery
Paco Rivas
Diseño original de Luis Díaz

Aviso legal

Todos los contenidos de este boletín son propiedad de la Fundación Infante de Orleans y de sus autores. No está permitida su copia o utilización sin autorización expresa.