

Nº34, Abril 2014

Visite la página web www.fio.es y colabore con la Fundación Infante de Orleans inscribiéndose como Socio Protector. También estamos en Twitter y Facebook

<http://www.facebook.com/FundacionInfantedeOrleans?ref=ts>

Para cualquier sugerencia envíe un correo a: fiodigest@fio.es

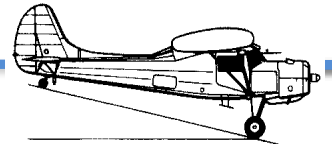
La FIO ha incorporado una **Cessna Bird Dog** a su colección de aviones en estado de vuelo. El avión fue restaurado durante los últimos cuatro años por su propietario, José Luis Olías, actual presidente del Real Aero Club de España, y realizó su vuelo de prueba tras la reconstrucción el pasado 14 de marzo. Este ejemplar, que fue fabricado en 1961 con matrícula militar de la USAF 61-2992, es el único de su tipo que vuela en España en la actualidad y ha sido reconstruido hasta el último detalle, no faltando incluso réplicas exactas de sus cuatro cohetes suspendidos bajo las alas.

La Cessna L.19 Bird Dog es un avión de observación y enlace totalmente metálico que realizó su primer vuelo en 1949, justo a tiempo para participar en la guerra de Corea. Se fabricaron en total 3.431 unidades, encuadrándose en las fuerzas aéreas de quince países y tomando parte activa en la guerra de Vietnam. El Ejército del Aire español recibió en 1958 trece Bird Dog para cooperación con el Ejército de Tierra, recibiendo el código L.12, hasta que fueron dadas de baja en 1980.



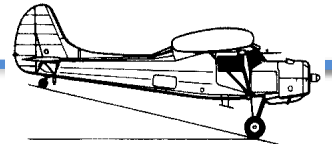


FIO DIGEST



Con motivo de los actos celebrados en el Museo del Aire de Cuatro Vientos para conmemorar el **75 aniversario del Ejército del Aire**, la FIO participó con el **Polikarpov I-16** y una **Bücker Jungmann** que fueron expuestos, y sus motores puestos en marcha, en el espacio exterior del museo, junto con el Chirri y el Buchón del Museo.





Durante la **exhibición de abril 2014**, la FIO y SEAL entregaron un reloj, un libro y una maqueta que serán utilizados por la ONG **Mano a mano** para recaudar fondos para sus proyectos benéficos en la República Dominicana.

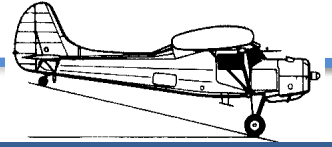


La participación del Escuadrón 69 con sus sesiones de vuelo virtual resultan ser un éxito en las demostraciones mensuales de la FIO



La compañía IBERIA ha cedido a la FIO el histórico simulador en el que se entrenaban los pilotos de su compañía durante los años 1952 a 1957.





ARTÍCULO DEL MES:

REGRESO A OTRA ÉPOCA; SG-38 Schulgleiter.

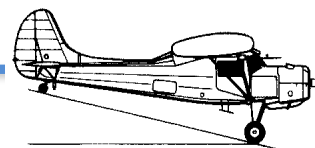
Carlos Bravo Domínguez

Volar un SG-38 es posible gracias al Oldtimer Segelflug Club. Doscientos socios integran este club alemán con sede en Wasserkuppe, lugar emblemático donde naciera el vuelo a vela alemán y mundial. Su labor de restauración y puesta en vuelo así como de formación en las ya desusadas técnicas de remolque por medio de gomas, hacen de este grupo amante de los planeadores antiguos con olor a madera tela y barniz, un punto de referencia.

A 120 Km de Frankfurt se encuentra en lo alto de las montañas del Rhön la Wasserkuppe (“cumbre cubierta por el agua”). En este lugar se realizaron los primeros encuentros de estudiantes en 1911 donde se probaron y desarrollaron los primeros planeadores y veleros. Uno tras otro se fueron estableciendo, en este bello entorno natural las marcas mundiales.

Anualmente desde hace diez años la OSC organiza dos cursos, uno en junio y otro en julio de vuelo en SG-38 remolcado como primitivamente eran remolcados los planeadores, es decir, con gomas. El SG-38 matrícula D-7055 ha sido restaurado por miembros de este club partiendo de los restos de otros; en su mayor parte ha tenido que ser construido de nuevo partiendo de los planos originales.





El SG-38, más conocido como Schulgleiter fue diseñado por Rehberg y Hofmann Schneider en el año 1938. En aquella época ya existían veleros carenados y de buenas prestaciones. La sencillez y formas del SG-38 respondieron a una necesidad de disponer de un planeador muy sencillo y económico con el que formar nuevos pilotos de planeador. De esta manera nació este planeador primario, monoplaça, de construcción en madera y tela muy sencilla y de sencillo pilotaje capaz de ser remolcado por medio de gomas elásticas.

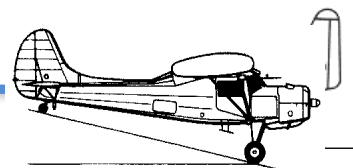
En aquellos momentos el sistema más económico de remolque era empleando la fuerza humana; tirando de unas gomas que una vez tensadas transmitían la tensión al planeador transformándola en tracción.



En España, muchos pilotos de planeador se formaron en las escuelas del Ejército del Aire a los mandos del SG-38. La llegada del remolque torno y avión desplazó la formación de pilotos empleando el binomio SG.38-Gomas. Con este planeador se obtenían los títulos A y B de vuelo sin motor. El C se obtenía en planeadores más desarrollados. Hoy en día con los modernos planeadores de fibra de vidrio el A, B y C se obtienen a la vez con la licencia de piloto de planeador.

Como planeador el SG-38 tiene un coeficiente de planeo de 10:1 a una velocidad de 50 Km/h, una velocidad nunca exceder de 110 Km/h y una velocidad de pérdida de 30 Km/h. El peso en vacío es 100 Kg y el máximo al despegue es 180 Kg. No tiene aerofrenos y dispone de mando en los tres ejes de vuelo.

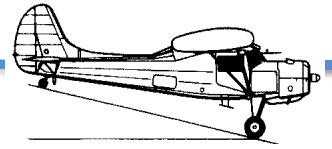
Su destino docente condiciona su diseño de tal manera, que dispone de un patín como tren de aterrizaje con dos amortiguadores.



El vuelo con un SG-38 dura escasos segundos; todo depende del desnivel de la ladera. En la ladera oeste de Wasserkuppe los vuelos duran de 20 a 30 segundos y en la sur pueden durar hasta un minuto.

El procedimiento de despegue comienza montándonos en el espartano asiento de madera contrachapada dispuesto a tal fin y atándonos fuertemente. La posición es cómoda y la dureza del asiento es intrascendente a juzgar por la brevedad de los vuelos. Los pedales tienen unas sujeciones para apoyar los talones. Los mandos son ligeros y de amplio recorrido. Cuando el piloto está listo enganchan la anilla de la que sale una cuerda de un metro que se divide en dos gomas elásticas de 5 cm de diámetro y de unos 15 m de longitud cada una. Ocho personas se colocan en cada una de las gomas y tiran de una cuerda situada en el extremo de cada una. De la cola del SG-38 salen dos cuerdas de un metro de longitud cada una por las cuales 5 personas sujetan el planeador hasta que la tracción de las cuerdas hace imposible sujetarlo. A la orden del instructor que es el que sujeta el ala, manteniendo horizontal el planeador, los dieciséis de las bandas comienzan a caminar y a darle tensión a las gomas. Cuando la tensión comienza a ser fuerte y a la orden de “correr” se comienza la carrera hasta que los de la cola sueltan de golpe el planeador que sale catapultado adquiriendo una velocidad de 70 Km/h en escasos segundos.





Durante esta fase es preciso empujar ligeramente la palanca para evitar que el SG-38 adquiera demasiada altura. La elevada resistencia de forma que presenta hace necesaria una gran altura para poder recuperar la velocidad perdida.

Aunque el D-7055 tiene un anemómetro la velocidad se siente en la cara y en los mandos de vuelo. A 50 Km/h el control es bueno por debajo de esta velocidad se deterioran mucho las condiciones aerodinámicas. Los mandos son muy efectivos. No conviene efectuar virajes pronunciados ya que en el momento en el que se inclinan más de 15 grados pierde mucha altura. Se hace necesario el empleo de pie y palanca en los virajes suaves.

Si es bien cierto que cada vuelo requiere un esfuerzo físico grande, la sensación que produce volar este clásico del vuelo sin motor es única.

La mayoría de los SG-38 que quedan en el mundo permanecen colgados en los techos de los hangares de los museos La semblanza de este planeador siempre atrae la mirada del público que se pregunta "... como podrían volar en este cacharro". La propuesta de OSC es distinta "vuele en un SG-38 remolcado por gomas en la Wasserkuppe del siglo XXI".

Cualquier persona puede volar un SG-38. El único requisito es estar en posesión de una licencia de piloto de planeador en vigor. La OSC está deseando divulgar el vuelo remolcado por gomas en SG-38. Los que estéis interesados en volar un auténtico SG-38 no lo dudéis ponerlos en contacto con ellos.

