



Nº47, Junio 2015

Visite la página web <u>www.fio.es</u> 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



El domingo siguiente otros cuatro aviones de la FIO participaron en la celebración del 75 aniversario de la base de Morón de la Frontera, exhibición aérea incluida. Acudieron el Beechcraft Mentor, la Cessna Bird Dog y el Dornier 27. También estaba previsto el T-6 Texan, pero cuando se encontraba ya en ruta a Morón tuvo que regresar a Cuatro Vientos por una anomalía técnica.

Dornier 27 de la FIO delante de un A400M en Morón de la Frontera. Autor: Shery Shalchian

El Centro de Restauración y Mantenimiento está llevando a cabo la revisión anual del Beechraft C-45, que incluye este año el desmontado y revisión a fondo de los tanques de combustible. Prosiguen los trabajos en el T-6 EC-DUM y entra en revisión el Comper Swift.



El Beechcraft C-45 en revisión en el Centro de Restauración y Mantenimiento. Autor: Javier Permanyer





Nº47, Junio 2015

Visite la página web <u>www.fio.es</u> 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

El sábado 30 de mayo se celebró una jornada de puertas abiertas en la Base Aérea de Cuatro Vientos, en la que participaron cuatro aviones de la FIO en exhibición estática: el HA-220 Super Saeta, el Fleet 10, el Boeing Stearman y una Bücker Jungmann



La Pitts S2A cerrando la exhibición



El General del Aire Francisco Javier García Arnáiz, JEMA, en el centro, el Tte. General Ibarreta a la izquierda y Carlos Valle a la derecha. Autor: Shery Shalchian

En la demostración del domingo 7 de junio se exhibieron en vuelo un total de 18 aviones. La Asociación de Pilotos Veteranos, Apave, celebró su 25 aniversario asistiendo a la jornada de vuelo, en la que estuvo presente el JEMA, General del Aire Francisco Javier García Arnáiz y se recordó con un minuto de silencio a los fallecidos en el accidente del Airbus A-400M de Sevilla. Se cerró con una exhibición acrobática de la Pitts Special.





Arriba, T-6 Texan despegando de Cuatro Vientos. Autor: Paco Rivas, a la izquierda, el grupo de pilotos voluntarios durante el homenaje a los fallecidos en el accidente del Airbus A400M, foto Shery Shalchian





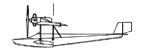
The Boeing Company: fabricante de gigantes (2ª parte)

Autor: Santiago Tena Paz

Como hemos visto, Boeing se convirtió en fabricante de aviones grandes, con permiso de Douglas y de Lockheed. Los años cuarenta y cincuenta vieron surgir a la firma de Seattle como el gran especialista en pesos pesados. Las alas y los motores del B 29 y su desarrollo, el B 50, produjeron el avión de pasajeros B 377, Stratoliner, que con sus dos cubiertas introdujo un nuevo criterio para juzgar la comodidad de un avión de pasajeros. Su versión militar, el C 97 se hizo famoso como avión cisterna. El Boeing 377, o Stratocruiser como fue conocido, continuó la tradición de los Clipper de Pan American hasta la llegada de los reactores. El camino iniciado por el Comet inglés fue de inmediato seguido por los americanos; los estudios "importados" de Alemania sobre diseño de alas en flecha y la disponibilidad de reactores en los que se podía confiar dieron lugar al nacimiento de la dinastía de los "siete", iniciada con el 707, cuyo último vástago, el 787, comparte el cielo con sus antecesores y ha arrebatado a Douglas la primacía de la aviación comercial que inició con el DC-3.







William Boeing falleció en 1956, a tiempo de ver como su granero rojo se había convertido en el primer fabricante mundial de aviones. Pudo ver como el B 47 era la espina dorsal del recién creado Mando Aéreo Estratégico (SAC) sobre el que descansaba la capacidad de disuasión de su país y como su sucesor el B 52 ya apuntaba las cualidades que le mantienen en servicio, aún hoy, sesenta y dos años después que el primero saliera de las factorías de Wichita. Boeing pudo intuir, quizá, como el 707 revolucionaría el transporte de pasajeros, pero el éxito masivo, la longevidad que alcanzarían los aviones que llevaban su nombre, han superado la previsión más optimista. Conceptos que hoy nos parecen comunes, como reversas en los motores, sensaciones artificiales en la palanca, flaps utilizables para mando de alabeo o " flaperones", reactores colgados del ala, etc., son inventos de la fábrica de Seattle.







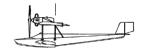


El éxito del 707 sirvió a para introducir a muchas líneas en el mundo del reactor, y la visión de futuro de W. Boeing le llevó a pensar en un avión más pequeño, apto para rutas de medio y corto radio, que pudiese operar en aeropuertos dotados de ayudas básicas y pistas no muy largas, el ejemplo en el que se pensó fue el aeropuerto de La Guardia en Nueva York y su entorno urbano. Había que diseñar el DC-3 de los sesenta y setenta, y a fe que se consiguió. La respuesta la encontró el ingeniero Jack Steiner que diseño un avión con la amplitud de fuselaje del 707, aunque, lógicamente más corto, y los motores en la cola, a la manera del Caravelle francés, más un tercer motor en el fuselaje; el Boeing 727, "TriJet" había nacido.







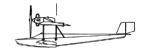


La disposición de la planta motriz supuso la elección de una cola en T con una deriva con acentuada flecha para aumentar el brazo de palanca de los timones de profundidad, al desplazarlos hacia atrás. Los dispositivos hipersustentadores de las alas eran muy evolucionados con flaps de borde de ataque, aparte de los normales, en cascada, tipo Fowler, en el borde de fuga. El 727 fue un éxito de ventas y batió records de éxito comercial en Estados Unidos y en Europa. Realizó su primer vuelo el 9 de febrero de 1963, desde entonces la línea de producción continuó abierta hasta que en los finales de los ochenta, las norma las anti-ruido y la búsqueda de la economía de operación por parte de las aerolíneas, eliminando al mecánico de vuelo en las tripulaciones, hicieron que la línea de transportes comerciales de Boeing se centrase en el 737. En su momento, fue el avión más vendido. En efecto fue el perfecto sustituto del DC-3



El éxito del 727 en Europa le llevó a recibir el sobrenombre de "Europa Jet", pues sus características y alcance le hicieron ser adquirido por importantes aerolíneas europeas, para unir las capitales del viejo mundo. En USA, también triunfó en las distancias medias. Prueba del acierto del diseño de Boeing es que la británica "Hawker Siddeley" y el diseñador soviético A. Tupoliev copiaron la disposición de la planta motriz del 727 en el Trident y en el Tu-154.





El 727 fue un avión bonito, novedoso, robusto y fiable, fue venerado por quienes lo mantuvieron y lo manejaron; el pasaje también valoró la amplitud y el silencio de su cabina. Contrariamente a otros aviones de pasajeros, no tuvo versión para la Fuerza Aérea norteamericana, y solo vio uso militar como transporte de personalidades en otras fuerzas aéreas.







Siguiendo la adquisición en 1996 por parte de Boeing de la división North American de Rockwell, McDonnell Douglas y Boeing se fusionaron en 1997 en una operación de 13 mil millones de dólares para crear **The Boeing Company**. Hoy ya son la primera marca de fábrica en el mundo aeronáutico.





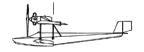
Si algún adjetivo se le puede aplicar a los aviones Boeing es el de la longevidad. Su diseño es tan radicalmente nuevo y acertado que envejecen bien y reciben sin problemas las lógicas mejoras que el tiempo va trayendo. Los 737 o 747, 757, 767,777, que hoy vuelan, son aviones modernos, algunos con más de treinta años sobre sus largueros. Los 787 Dreamliner compartirán el cielo con algún 707 y 727 como supervivientes heroicos, a los que quizá sólo puedan poner en tierra las lógicas regulaciones sobre ruido y emisión de humos, pero no la fatiga de los viejos y fiables pájaros.











En el terreno militar los desarrollos del 707, como los AWACS y los Joint Star, y del 737, como el Poseidón de lucha antisubmarina, todos ellos plenamente vigentes, son la mejor prueba de la excelencia de su diseño básico.







Fin de la 2^a parte