

Noticias FIO

Las malas condiciones meteorológicas impidieron que pudiéramos realizar la demostración de febrero 2017. A pesar de ello, los numerosos asistentes pudieron disfrutar de una visita a nuestro museo donde el equipo de voluntarios les “ilustró” con las características e historia de cada avión.

Juan Velarde, piloto de la FIO logra el segundo puesto en la primera carrera RedBull de la presente temporada celebrada en Abu Dhabi.



Master Class Final 4 Results

RANK	BIB	NAME	NAT	TEAM	INTERMEDIATE TIMES			RUN	NET TIME	PEN	TOTAL	DIFF
Heat 12												
1	8	Martin SONKA	CZE	Red Bull Team Sonka	00:15.872	00:25.251	00:42.223	Run 1	00:53.129		00:53.129	
2	26	Juan VELARDE	ESP	Team Infante	00:16.027	00:26.811	00:43.198	Run 1	00:54.156		00:54.156	00:01.027
3	84	Pete MCLEOD	CAN	Team McLeod	00:16.140	00:27.063	00:43.441	Run 1	00:54.632		00:54.632	00:01.493
4	21	Mathias GOLDERER	GER	Mathias Golderer Racing	00:15.872	00:26.494	00:42.353	Run 1	00:53.227	2 sec	00:55.227	00:02.098
				Penalties: Gate 14	Incorrect Passing Of An Air Gate, Incorrect Level Flying					2 sec		



El domingo 19 de febrero, un infarto se llevó a Celso Mesón Dosio, amigo y colaborador de la FIO.



Ángel Jiménez, su íntimo amigo, nos envía esta semblanza.

Celso sintió desde su infancia la afición por la aviación. Me contaba como cuando no tenía más de 7 años, tuvo el primer intento de realizar su deseo de volar.

Ocurrió en Guareña, un pequeño pueblo extremeño donde su padre tenía un modesto taller mecánico. Celso construyó con un cajón y unas tablas un “avión”, se encaramó con él al tejado del cobertizo y se lanzó al aire montado en su artillugio. Su ingenio no voló y se precipitó hacia el suelo, afortunadamente cayó sobre el pajar que tenían en la casa y no sufrió mayor trauma físico, aunque quedó un poco frustrado porque no llegaba a comprender como su avión no había volado.



Acompañando a su padre estuvo siempre relacionado con la mecánica y acabó en Mérida como Director técnico del Concesionario de Opel.

Empezó demostrar sus cualidades técnicas en la práctica del aeromodelismo, en lugar de seguir las pautas clásicas de construcción de aviones de kits, el diseñaba sus propios aviones, acabando por hacer una maqueta a 1/3 de escala de una Zlin Z-50. Para la cual como necesitaba un motor más potente de los que normalmente se utilizaban, adaptó el motor de una motosierra consiguiendo un éxito total. El avión volaba tan magníficamente, que le salió un comprador, Celso se desprendió de su magnífico diseño e invirtió el dinero recibido junto con otros amigos, en comprar un kit de un *Goldwing* que fue su primera andadura en el mundo de la Construcción amateur de aviones.

En realidad el "kit" consistía básicamente en unas planchas de porexpan y unos tubos de fibra, por lo cual el trabajo a realizar era importante, aunque Celso desde el principio acometió el proyecto con la convicción de que lo llevaría a buen puerto.



Terminó exitosamente el "*Goldwing*" con el que estuvo volando durante bastante tiempo hasta que un huracán arrancó el tejado del cobertizo donde lo tenía guardado e hizo volar el ultraligero, el cual acabó prácticamente destrozado.

A partir de ahí, siempre estuvo involucrado en la construcción amateur. Sin tener estudios de ingeniería ni saber inglés, buscó información y empezó a incrementar sus conocimientos en todo lo relacionado con la aviación ligera.

Solía comentar que para conseguir realizar cualquier proyecto, eran necesarias tres condiciones: Tener la información pertinente, las herramientas necesarias y la capacidad para realizarlo. Así acabo dominando prácticamente todas las especialidades que se emplean en la Aviación General, consiguiendo ser un experto en motores, estructura de aluminio, soldadura, entelado, pintura, aviónica, etc.

Sus conocimientos empezaron a conocerse y fueron muchos los que solicitaron su ayuda. Fueron numerosos los casos en los que además de ayudar a la construcción, reparación o perfeccionamiento de muchos aviones, no tuvo reparo en realizar los vuelos de prueba de alguno de estos proyectos, dado las extraordinarias cualidades que tenía como piloto, aunque en algunos casos, por ayudar a algunos pilotos, puso en riesgo su propia vida.

En una ocasión, estando poniendo a punto un F-2 55, un ultraligero biplaza, le acompañó en uno de los vuelos un amigo que era Comandante del Ejército del Aire e instructor de F-5 en la Escuela de Reactores de Talavera la Real.



Al probar el vuelo lento, el avión le entró en una barrena plana, de la cual, a pesar de todos los esfuerzos de Celso, no había forma de salir, al final gracias a que la barrena se inició a bastante altura, pudo hacerse con el avión, saliendo “rascando” el suelo. Después de pasar el susto, Celso increpo a su amigo diciéndole.

–Pero bueno, ¿como es que te has quedado parado y no has hecho nada para sacar el avión de la barrena? a lo cual el Instructor le contestó. –Yo no podía hacer nada porque tú estabas haciendo todo lo que se podía hacer.

En fin en ese caso y en otros en los que puso en peligro su propia vida demostró con suficiencia su capacidad para volar cualquier tipo de avión ligero, aunque en muchos no le hubiesen dado “la suelta”.

Era fascinante verlo trabajar, podías admirar con qué seguridad y precisión soldaba, remachaba o hacia cualquier trabajo. Lo mismo era capaz de aeronautizar el motor de un Volkswagen como cambiar el cigüeñal a un Lycoming 540, poco a poco fue haciéndose de toda clase de herramientas específicas para los diferentes trabajos, aunque en muchos casos, era el mismo el que se fabricaba sus propios útiles. Además el no tenía inconveniente en explicar y enseñar cómo se hacía, en realidad disfrutaba enseñando.



Un accidente en un aterrizaje dejó a mi biplano Starduster seriamente dañado. Como era el único biplano de ese tipo en España, no encontraba a alguien de confianza para acometer la reparación, se lo comenté y llegamos a un acuerdo por el cual el pondría todo el trabajo y yo pondría el material necesario.

Desmontó el Starduster hasta el último tornillo, reparó todos los daños y aprovechó para cambiar todo lo que era susceptible de mejora, entre otras cosas sustituir sistema el tren de aterrizaje con amortiguación por sandos los cuales había que cambiar periódicamente, por un ballestón de dural, cuya instalación requirió unos cambios en la estructura de tubos de acero del fuselaje.

Al final, después de estas innumerables mejoras, incluido nuevo cuadro de mandos, instalación eléctrica etc. el avión quedó impecable, mejor que cuando se construyó por primera vez. El mismo hizo el primer vuelo de pruebas y ambos pudimos comprobar que el avión había mejorado sus cualidades.



Hace unos años, adquirió la Taylocraft. Como el avión había tenido diferentes dueños y varias reparaciones, se propuso restaurarlo y se empleó a fondo en este objetivo. No se conformó con sustituir el entelado sino que, como ocurrió con el Starduster, desmontó el avión hasta la última pieza, sometió a la estructura de tubo de acero del fuselaje a un proceso de decapado e imprimación y sustituyó y mejoró todo lo que era mejorable. Buscó las piezas originales y sustituyó todos las partes que, durante los años, se habían cambiado, desde la llave de contacto, a los tornillos de estrella que habían puesto en las diversas reparaciones, porque como el mismo me dijo, estos tornillos todavía no se habían inventado cuando se construyó la Taylocraft.

Es casi imposible de detallar todas las mejoras que hizo Celso en el avión. Como no tenía alternador, el adaptó uno procedente de un coche Citroën, le puso la hélice de un micronair y a la velocidad de despegue ya disponía de suficiente energía para alimentar toda la aviónica.

Estos pueden ser los trabajos más conocidos pero, sería muy difícil enumerar y detallar todo lo que hizo durante tantos años. Creo que la figura de Celso merece un estudio más exhaustivo que pudiera mostrar realmente lo que significó para la Construcción Amateur y la Aviación Liger a en nuestro país.



Shery

Todos los aficionados y sobre todos sus amigos, lo echaremos muchísimo de menos.

Ángel Jiménez Martín





Revisión de la Bücker ERO





Revisión de la T-34 Mentor



Comprobando las baterías



Pronto habrá un tercer bombardero Lancaster en estado de vuelo

En abril de 1945 la fábrica automovilística Austin de Birmingham, que también se dedicó a la producción de aviones durante la guerra, entregó a la Royal Air Force el cuatrimotor Lancaster con matrícula NX611, como parte de un pedido de 150 Lancaster Mark VII. El avión, bautizado como “Just Jane” en el morro, estaba destinado al frente del Pacífico para ser utilizado en la Tiger Force de la RAF en la lucha contra Japón. Sin embargo, antes de que eso ocurriera la potencia nipona se rindió y el avión quedó almacenado.

El Lancaster permaneció inactivo hasta 1952, cuando fue comprado por el gobierno francés para que su Aviación Naval lo utilizara como avión de patrulla marítima. En 1962 fue basado en Noumea, Nueva Caledonia, siendo reconvertido en avión de búsqueda y salvamento y levantamiento cartográfico. En 1964 fue enviado a Sydney para pasar una revisión y de ahí voló a Gran Bretaña, aterrizando en Biggin Hill en mayo de 1965. Fue entregado a la Historical Aircraft Preservation Society, que lo voló en contadas ocasiones a partir de 1967 debido a los elevados costes de operación, hasta 1970. Por ello fue ofrecido en subasta en Blackpool, y adquirido por Lord Lilford, quien lo cedió como avión monumento en la puerta de la base aérea de Scampton.



En ese cometido pasó los siguientes diez años, hasta que fue comprado por los dos hermanos Panton en 1983, con la idea de ponerlo de nuevo en vuelo como homenaje a otro hermano que había muerto en 1944 durante una misión de bombardeo sobre Nuremberg. El avión quedó basado en unos terrenos propiedad de los Panton que incluían parte de la antigua base aérea de East Kirkby, en el condado de Lincoln.

Los trabajos de reconstrucción para devolverlo al estado de vuelo comenzaron diez años más tarde. Los primeros trabajos consistieron en poner en funcionamiento los cuatro motores Rolls Royce Merlin 24, en principio para su operación en tierra, quedando “Just Jane” en condiciones de moverse por el aeródromo por sus propios medios desde 1994. Eran célebres sus sesiones de carreo delante del público aficionado asistente.



Como la idea original era restaurarlo completamente para que sirviera como homenaje activo a los 55.000 integrantes del Mando de Bombardeo de la RAF que perdieron la vida durante la guerra, se formó la Lincolnshire Aviation Heritage Centre (LAHC), integrada fundamentalmente por la familia Panton.

Los trabajos son muy complicados y extensos en un avión de este tamaño, y el coste lógicamente muy elevado. Como es habitual en Gran Bretaña en este tipo de proyectos algunas compañías trabajan gratis o a precio de coste. Es el caso de MAAS Aviation, que se encarga de los trabajos de pintura, porque el padre del dueño sirvió en el Mando de Bombardeo durante la guerra. En lugar de los 125.000 libras presupuestadas al final el coste será de 20.000. Hay que decir que ha habido que eliminar nada menos que diez capas de pintura de poliuretano, que requiere un decapante especial, aplicadas por la RAF cuando “Just Jane” sirvió como “Guardián de entrada” de base aérea, situada cerca del mar en la húmeda Inglaterra.

El avión ha entrado este año en una fase decisiva al haberse programado trabajos que suponen una inversión de un cuarto de millón de libras esterlinas. Una vez decapado todo el avión, se está analizando mediante pruebas no destructivas el estado de la estructura y del revestimiento de aluminio. Para ello se desmontan todas las puertas, paneles, timones y alerones, torretas de armamento, góndolas de motores, burbuja del radar H2S, puntas de plano, etc.

Todo este trabajo está siendo realizado por voluntarios utilizando material en muchos casos aportados por diversas compañías. El público puede seguir los trabajos in situ mediante visitas al hangar y se ha formado un grupo de apoyo y seguimiento del proyecto que se ha bautizado como “Rivet Club” (el club del remache), con el objetivo de recaudar 20.000 libras anuales por este concepto.



Noticias de aviación histórica

Actualmente hay ocho personas trabajando en el proyecto, incluido un ingeniero aprobado por la CAA, el organismo británico de Aviación Civil, ya que la restauración se lleva a cabo cumpliendo con los requisitos A8-23 de la CAA, los establecidos para los aviones polimotores del tipo Lancaster. En general la célula está en buenas condiciones, salvo ligeros puntos de corrosión y la presencia de un tipo de remache que se encuentra fundamentalmente en las alas y que está fabricados con un cinco por ciento de magnesio, material muy propenso a la corrosión.

Actualmente cuentan con cinco motores en estado de aeronavegabilidad, que es el mínimo necesario para la operación, aunque todavía quedan trabajos pendientes de renovación en varios subconjuntos de las plantas motrices.

El coste final estimado del proyecto está calculado en dos millones y medio de libras, y cuando culmine el Lancaster podrá volar durante muchos años. Actualmente la CAA británica no permite el vuelo de pasajeros de pago en aviones históricos de más de 5.700 kg de peso, como sí lo autoriza por ejemplo Canadá. Cuando esté en vuelo el “Just Jane” plantearán a la CAA esta necesidad.



AVIONES DE TRANSPORTE COMERCIAL EN
ESPAÑA

DORNIER J "WAL" (Ballena)



En servicio desde 1935 hasta el 12 de noviembre de 1940.
Capacidad 8 pax.



**AVIONES DE TRANSPORTE COMERCIAL EN
ESPAÑA**

DOUGLAS DC-2-115D

5 unidades Capacidad 18 pax.



Adquirido por *L.A.P.E* en 1935, pasó a *Iberia* el 10 de febrero de 1940
Bautizado como "*Morato*" Dado de baja en 1946.



Esta es la primera matrícula del registro actual de aeronaves



AVIONES DE TRANSPORTE COMERCIAL EN ESPAÑA

Adquirido por *L.A.P.E.* En 1935 y al pasar a *Iberia* en 1940. Tomó la matrícula EC-AAB. Bautizado como "*Ramón Franco*"
Dado de baja en octubre de 1945.

Barajas 1935



Perteneció a *L.A.P.E.* adquirido por *Iberia* en 1940, bautizado "*Cap. Vara del Rey*"



Destruído en un accidente en el Prat de Llobregat el 13 de febrero de 1944.

**AVIONES DE TRANSPORTE COMERCIAL EN
ESPAÑA**

Adquirido por *L.A.P.E.* en marzo de 1935, pasó a *Iberia* en 1940,
bautizado "*Capitán Haya*"

Dado de baja en septiembre de 1946.



Cabina DC-2-115-D



AVIONES DE TRANSPORTE COMERCIAL EN
ESPAÑA

JUNKERS JU-52/3M

Capacidad 17 pax.



Es el primer Ju-52 en volar para *Iberia*, adquirido en Alemania el 11 de febrero de 1941 y dado de baja en octubre de 1942 al sufrir un accidente en Gando.



AVIONES DE TRANSPORTE COMERCIAL EN ESPAÑA

Adquirido por *Iberia* en el año 1941 y en servicio hasta el 27 de agosto de 1944 que sufrió un accidente en *Taurit*, cerca del *Cabo Tres Forcas*. Tripulación y sus 10 pax ilesos.



Barajas 1.943

Los restos del Junkers (unos 2500K de duraluminio) fueron trasladados a Málaga, con ellos realizaron los perfiles y la mesa del trono de M^a Santísima de la Esperanza.

El jueves Santo de 1950 salió del templo de Santo Domingo en su nuevo trono.



AVIONES DE TRANSPORTE COMERCIAL EN ESPAÑA

Avión procedente de Alemania entra en servicio el 11 de febrero de 1941 y dado de baja en marzo de 1946.



Los primeros Junkers fueron bautizados con nombres de ríos españoles

Adquirido por *Iberia* en 1941, bautizado "*Guadiana*", dado de baja en octubre de 1950.



Son Bonet julio 1941
Foto realizada por el *Coronel Rafael Rullán*.



AVIONES DE TRANSPORTE COMERCIAL EN ESPAÑA

Fue adquirido a *Lufthansa* en febrero de 1941 y en agosto fue dado de baja debido a un accidente sufrido en *Son Bonet (Mallorca)*. Tripulación y sus 9 pasajeros.



Barajas Febrero 1941

Adquirido el 14 de mayo de 1946, posteriormente se le asigna la matrícula EC-ABR hasta el 20 de octubre de 1947 que fue dado de baja.



Barajas 1941



**AVIONES DE TRANSPORTE COMERCIAL EN
ESPAÑA**

Llegó a *Iberia* procedente de Alemania el 17 de noviembre de 1945 y permaneció en la compañía hasta noviembre de 1950.



Lo adquiere *Iberia* a *SAS* en 1948, se mantiene en servicio hasta junio de 1955.



Los aviones procedentes de *SAS* venían con hélices tripalas y diferente carenado en los motores.



AVIONES DE TRANSPORTE COMERCIAL EN ESPAÑA

Avión adquirido por *Iberia a SAS* en octubre de 1948, en servicio hasta abril de 1950.

La tripulación de un Ju-52 la formaban 2 pilotos, 1 mecánico de vuelo, 1 radio y 1 navegante.



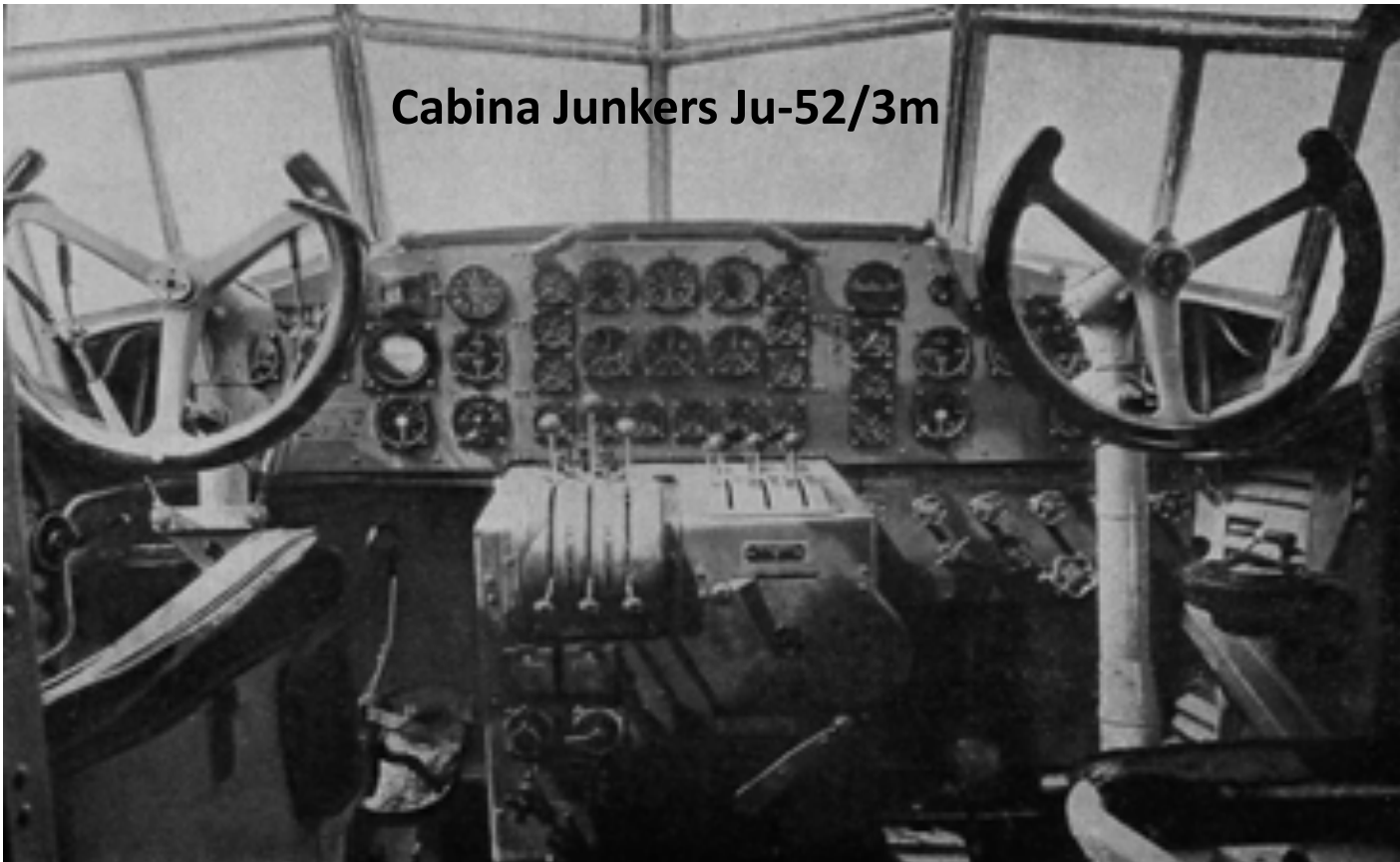
Barajas 1949

Llega a *Iberia* procedente de *SAS* en marzo de 1949, destruido en un accidente en *Yaundé (Camerún)* el 6 de abril de 1953, cuando realizaba vuelos con base en Guinea.



**AVIONES DE TRANSPORTE COMERCIAL EN
ESPAÑA**

Cabina Junkers Ju-52/3m



BREGUET 26T "LIMOUSINE"

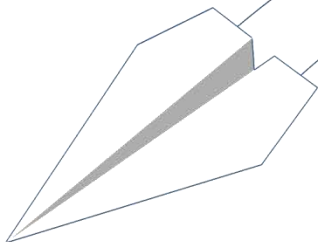
En servicio entre 1929 y 1935. Capacidad 6 pax.

Un solo avión



En el número anterior cometimos un error: la leyenda no se correspondía con la fotografía. Esta es la correcta.





Colaboran en este número:
Ángel Jiménez Martín
Juan Antonio García Ruiz
Javier Permanyer
Shery

Diseño original de Luis Díaz

Contenidos propiedad de sus autores