



Morane Saulnier G



Entre los grandes pilotos que surgieron al inicio de la aviación mundial, se contó el francés Leon Morane, que llegó a detentar simultáneamente los codiciados “réconds” de velocidad y altitud.

Junto con el diseñador Raymond Saulnier, fundó en octubre de 1911 la Société Anonyme des Aeroplanes Morane-Saulnier, que durante más de medio siglo habría de fabricar aviones de renombre universal. Fue un Morane (anterior a la creación de la empresa) el aeroplano utilizado por Jules Verduin para ganar el 26 de mayo de 1911 la prueba Paris-Madrid, cuyo comienzo estuvo marcado por la tragedia, al embestir en el despegue uno de los contendientes la tribuna de autoridades, matando al ministro de la Guerra, Maurice Berteaux.

Otro famoso nombre asociado a Morane- Saulnier fue el de Roland Garros, que el 11 de diciembre de 1912 eleva con él el “récond” de altitud hasta los 5.610 m, realizando acto seguido un largo periplo sobre el Norte de África y el Mediterráneo, culminado al año siguiente con un vuelo directo de casi ocho horas, desde Saint Raphaël (Sur de Francia) hasta Bizerta (Túnez).

El original Morane-Saulnier que nos ocupa, y del que unos ciento veinte ejemplares -modelos G y H- volaron en la aviación militar francesa, era un bello aeroplano de madera y tela, cuyas alas arriostradas flexionaban para proporcionar el mando lateral. Los de dirección y profundidad venían facilitados por un empenaje cruciforme, de superficies enteramente móviles. El amplio tren de aterrizaje, formaba visto de frente la letra M, representativa de Morane. De excelente capacidad ascensional y gran maniobrabilidad, fue uno de los primeros aviones aptos para la acrobacia aérea.

Al finalizar el verano de 1913, el Conde de Artaud decide regalar un Morane-Saulnier G al recién constituido Servicio de Aeronáutica Militar, comisionando al Capitán Ortiz de Echagüe para que lo traiga en vuelo desde París. Despegando el 13 de octubre de la capital gala, en las cercanías de Burdeos se le incendia el motor, librándose por fortuna el piloto y destruyéndose casi por entero el



avión. Enterado Artal, dona un segundo ejemplar, que, junto con otro adquirido directamente por el Servicio, forman dos meses más tarde una escuadrilla en Tetuán.

Uno de los Morane Saulnier G de nuestra Aeronáutica Militar, en vuelo sobre el Protectorado de Marruecos. [Ejército del Aire]



Reconstruido allí el incendiado, debieron volar los tres en Marruecos hasta mediados del 17, pasando luego a la Escuela Nacional de Aviación de Getafe.

En ella, uno de los profesores, teniente Martínez de Aragón, realiza los primeros “looping” efectuados en España. No tuvieron suerte por lo demás en la ENA nuestros Morane, destruyéndose uno tras

otro en sendos accidentes, dos de ellos mortales, el último de los cuales aconteció el 19 de septiembre de 1919, y costó la vida a los capitanes Rocha y Navarro, cuando realizaban un curso avanzado con este ya vetusto avión.

Otros tres Morane, todos ellos monoplanos de la misma fórmula, volaron civilmente en España. Perteneció uno desde 1911 al decano de nuestros aviadores, Benito Loygorri, y otro al bravo piloto montañés Salvador Hedilla, que lo adquirió a finales del verano de 1913. Ambos eran del primitivo modelo Morane-Borel y estaban equipados con motor Gnôme de 50 HP. En cuanto al tercero, ya Morane-Saulnier, con Gnôme de 70 HP, fue también comprado por Hedilla en 1914. Su propietario



lo utilizó frecuentemente en exhibiciones por el litoral cantábrico, hasta quedar ese mismo año destruido en un accidente.



Motor: Gnôme rotativo de 60 (80) HP

Envergadura: 9,20 (9,12) m

Longitud: 6,30 (6,28) m

Velocidad máxima: 125 (135) Km/h

Velocidad mínima: 90 Km/h

Techo: 1.000 m *

Autonomía: 3 h

Acomodo: Biplaza (monoplaza)

Peso vacío: 320 (345) Kg

Peso total: 430 (470) Kg

Primer vuelo: Enero de 1912 (1913)

*En 1912, Roland Garros batió con él el récord de altitud alcanzando 5.610 m

