



Caudron 270 Luciole



doble mando, y los planos son replegables.

Siguiendo la línea de sus C.59 y C.230, Paul Deville diseña en 1930 el modelo C.270 “Luciole”, en el que tanto los planos bilargueros como el fuselaje están contruidos de madera, con refuerzos de duraluminio en este último. Todo el conjunto va entelado y el tren de aterrizaje lleva amortiguadores oleo neumáticos, así como, normalmente, frenos Messier. Está equipado con

Pilotado por Maurice Finat, gana en otoño del 31 un concurso francés para biplazas ligeros de turismo y desde entonces comienza a nutrir las escuelas, tanto militares como civiles, especialmente a partir de 1936, cuando se crea el movimiento “Aviation Populaire”, llamado a la formación masiva de pilotos. En múltiples variantes, que comprenden desde la C.270 hasta la C.278, provistas de muy diversos motores, se llegan a fabricar 725 en total, alguno de los cuales vuela en Francia hasta tiempos muy recientes.

Adquirida por el alumno piloto Esteve Fernández, finalizando julio de 1932 llega a Barcelona una C.270 con motor radial Salmson 7Ac de 95 HP, que, volada inicialmente por Guillermo Xuclá, será matriculada en diciembre siguiente como EC-SSS. A esta le siguen ya en 1936 otra C.270, la EC-ADE del Aero Club de Cataluña, y tres C.272 con motor lineal Renault de 100 HP, que debido a la guerra no llegan a ser matriculadas.

Al sobrevenir el alzamiento, el Marqués del Mérito compra en Tánger la C.272 F-AOFC, en previsión de que con ella tuviese que transportar el Comandante Lecea a Franco hasta el campamento militar del Llano Amarillo. No es necesario, y la ahora numerada 30-23 vuela ya toda la guerra como avión de enlace al servicio de los sublevados. Las demás pasan a volar en escuelas republicanas, salvo una, que desde Sariñena realiza servicios de guerra y es allí destrozada por una furiosa tormenta el día 10 de agosto. A lo largo de 1937 van llegando hasta otra decena de Luciole de los tipos C.272, 275 y 276, uniéndose en las escuelas de Los Alcázares, La Ribera y Celrá a las anteriormente recibidas, siendo todas identificadas bajo el código EL.



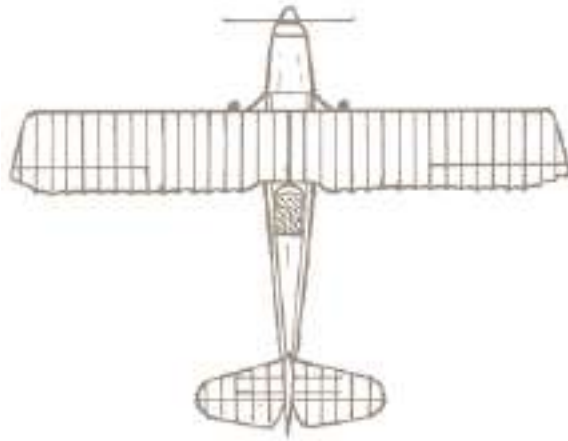
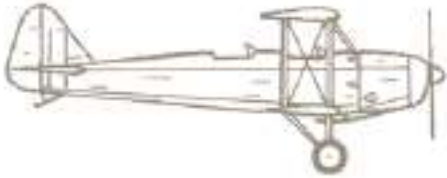
Las dieciséis Caudron "Luciole" que volaron en España lo hicieron más o menos intensamente según las circunstancias; paz, guerra o tiempo de carencias. Una, adquirida posteriormente, encontró cobijo en el Museo del Aire español.

Capturadas no menos de cuatro al finalizar la guerra, una, numerada 30-124, sufre un accidente en Zaragoza el 3 de diciembre del 41 que la pone fuera de combate, dos pasan como 30-171 y 172 al Aero Club de Madrid, donde la segunda es dada de baja el año 44, mientras que la 171 continúa en vuelo hasta el 46, y la cuarta, 30-186 primero, EC-CAT después y EC-ABJ finalmente, es cedida al Aero Club de Barcelona, donde causa baja por accidente en 1945. Con relación a esta avioneta, diremos que, aunque oficialmente se trataba de la EC-SSS de anteguerra, era en realidad una C.272 . 275 con motor lineal Renault.

En cuanto a la 30-23, pasó en la posguerra a propiedad de D. Jos. Rodríguez y Díaz de Lecea, que con ella se dedicó. a su deporte favorito de cazar avutardas en vuelo, mediante persecución hasta lograr su agotamiento y forzoso aterrizaje, que iba seguido del de la avioneta, para que el piloto recogiera su trofeo. Devuelta más tarde al Ejército del Aire, la 30-23 terminó su vida el 28 de abril del 44, en un accidente ocurrido al despegar de Getafe.



Caudron 270 Luciole



Motor: Renault 4 Pdi Bengali de 120 HP

Envergadura: 9,90 m

Longitud: 7,79 m

Velocidad máxima: 171 Km/h

Velocidad de crucero: 149 Km/h

Velocidad mínima: 59 Km/h

Techo: 3.400 m

autonomía: 620 Km

Tripulación: Biplaza

Peso vacío: 533 Kg

Peso total: 841 Kg

Primer vuelo: 1930