



Dornier 28



“Versión bimotor del excelente Do-27, el Dornier 28 es estructuralmente igual, diferenciándose de él por el morro redondeado y los dos motores, situados sobre los extremos de un par de muñones que salen del fuselaje, y que no dejan de tener un aire familiar con los clásicos “stummeln” usados por Dornier en sus hidros, cuarenta años atrás.

Equipado el prototipo con dos Lycoming de 170 HP, la versión de serie A-1, producida a partir de 1960, lleva ya los O-540 de 250, siéndole de nuevo aumentada la potencia hasta los 290 HP. unitarios en el modelo Do-28B de 1963. Fabricados sesenta “A” y otros tantos “B”, ambos vuelan en compañías de tercer nivel y pequeñas empresas aéreas de una decena de países, siendo muy apreciadas sus óptimas características de vuelo lento y su capacidad para operar desde campos cortos y pistas rudimentarias.

Aunque básicamente un avión civil, también le tocó al pequeño bimotor de Dornier jugar su papel bélico, pues cinco unidades que habían sido adquiridas por la llamada República de Katanga, lucharon a favor de Moshé Tshombé contra las fuerzas congoleñas, e incluso de las Naciones Unidas, durante el intento secesionista de 1961 en el antiguo Congo Belga.

En septiembre de ese mismo año, fue adquirido el EC-AQD, Do-28A para el servicio del Gobierno General de Guinea. Fue éste el primero de los seis aviones del mismo tipo que han volado con matrícula civil española, siendo los otros cinco empleados por diferentes empresas de fotografía o trabajos aéreos. Ninguno de ellos se mantiene actualmente en condiciones de vuelo, pues el que más tiempo permaneció activo debió ser el EC-GPP de TASA, que lo hizo hasta el 87.

El antiguo EC-AQD, pasó a El Aaiun tras su servicio en Guinea, y a raíz de la retirada española del Sahara en 1975, fue a parar al Ejército del Aire, donde, como U.14-1, voló en diversas unidades hasta noviembre de 1980, en que fue dado de baja en la escuadrilla 407 de Tablada. En la actualidad, este avión figura entre los que se pueden ver en el Museo del Aire de Cuatro Vientos. En cuanto a los demás, fueron cesando poco a poco en su actividad, salvo el EC-BBD de



GEOFASA, que lo hizo más abruptamente el 6 de octubre del 82 frente a la costa de Aguilas, en Murcia, donde amerizó. con fuego en un motor, tal vez como medio más rápido de apagarlo, en caso de fallar el extintor.

Basado en el Do-28, en 1966 voló por primera vez el Do-28D “Sky servant”, que en realidad se puede considerar un nuevo avión, más grande y potente, y precursor de los muy satisfactorios Do-228 y 328 de transporte.”

Dornier 28

Motor: 2 Lycoming O-540 de 250 HP

Envergadura: 13,80 m

Longitud: 9,18 m

Velocidad máxima: 280 Km/h

Velocidad de crucero: 263-234 Km/h

Velocidad mínima: 67 Km/h

Techo operativo: 5.900 m

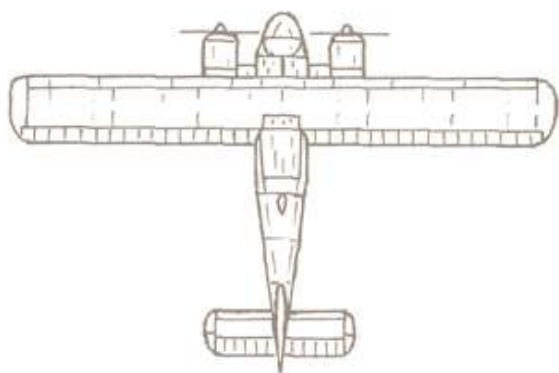
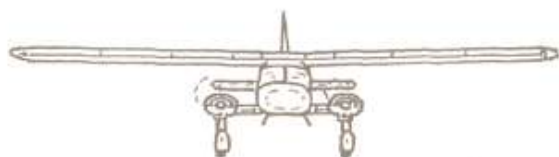
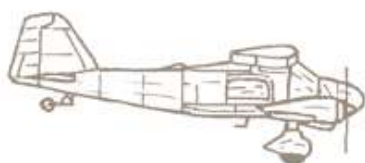
autonomía: 1.150 Km

Acomodo: 6-8 plazas

Peso vacío: 1.645 Kg

Peso total: 2.450 Kg

Primer vuelo: 29 de abril de 1959



Texto sacado del libro

Aviones Españoles del siglo XX

Autor:

Jaime Velarde Silió

Edición:

Fundación Infante de Orleans