



Stinson 108 Voyager



En 1939, la firma que fundara “Eddie” Stinson saca a la luz pública una avioneta triplaza, “Stinson 105”, de la que en poco tiempo llegan a ser fabricados cerca de 1.300 ejemplares. Al sobrevenir la guerra es movilizada, pasando a ser la O-54 de observación. Con fines ya específicamente militares, vuela en junio del 40 la L-5 “Sentinel”, de la que se construyen 3.283 ejemplares, llegando por su omnipresencia y

dureza a ser llamada “Flying Jeep”.

Muy similar a estas dos hermanas y aprovechando la experiencia que proporciona el gran número de ellas construido, surge la 108 “Voyager” como su versión de posguerra. Propulsada inicialmente por un Lycoming de 125 HP, es este pronto sustituido por el Franklin de 150 y luego 165 HP.

Nerviosa en el suelo y agradable de volar, robusta y noble en su comportamiento, llega la Stinson 108 a ser el cuatriplaza más popular de Norteamérica, fabricándose en total más de cinco millares. Tiene un plano bilarguero de estructura metálica, cubierto de tela y con chapa metálica en el borde de ataque y los flaps. El fuselaje es de tubo de acero entelado, siendo totalmente metálico el empenaje. El tren, sencillo y muy robusto, tiene amortiguadores oleoneumáticos y frenos hidráulicos.

En agosto de 1950, llegan a Santander las primeras Stinson 108/3 -con motor de 165 HP-de una serie de 42 adquiridas de los “stocks” de Piper, compañía que acaba de absorber a la que dio nombre a nuestro avión. Con su cómoda cabina, cerrada, bien tapizada y mejor instrumentada, su llegada supone una ráfaga de modernidad en el vetusto parque aéreo español.

Se distribuye una docena por diferentes aero clubs, mientras que ocho son entregadas a Iberia, la Dirección General de Aviación Civil y CETFA. Las veintidós restantes pasan al Ejército del Aire como L.2 de enlace.

Teodosio Pombo, a bordo de la EC-ADX y en compañía de su inseparable Angelines, aprovecha para ganar la Vuelta Aérea a España de 1951, éxito que repite un par de años más tarde otra Stinson militar. El turismo fue su principal cometido en los aero clubs españoles, sin olvidar la enseñanza del vuelo instrumental, para la que estaban excelentemente dotadas. En esta labor, también complementaron a las “Consul” en la escuela de Iberia, donde, como aquellas, fueron utilizadas hasta finales del 64. Las L.2 que quedaban del Ejército del Aire, habían sido cedidas a diversos aero clubs el año anterior.



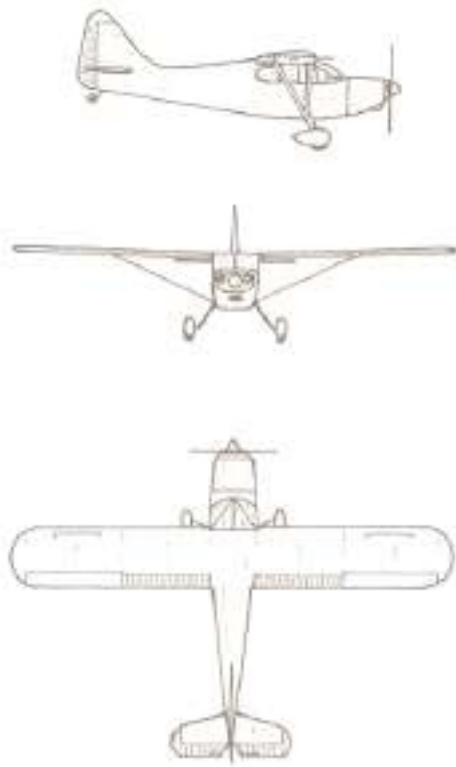
En los años cincuenta, la “Stinson” vol. en la escuela de pilotos de Iberia. La EC-BTK, pintada con aquellos colores, pertenece a la Fundación Infante de Orleans.

En ellos se mantuvieron activas durante dos décadas, siendo una de las más longevas la ECADY, que voló en Valencia hasta bien avanzada la década de los ochenta y fue después adquirida, ya en bastante mal estado, por la embrionaria Fundación Infante de Orleans.

Sin embargo, entre las decenas de “Voyager” que permanecen volando por el mundo, especialmente en su país natal, sólo una lo hace en España, y no se trata de esta ADY, que, debido a dificultades de diverso tipo, aún se mantiene en la “lista de espera” para algún día volver a surcar los aires, sino de la EC-BTK, adquirida en América y matriculada en España el 10 de febrero del 93, que, a partir de esa fecha, no suele faltar entre los participantes en las periódicas exhibiciones de la FIO, generalmente pilotada por Ramón Ortega.



Stinson 108 Voyager



Motor: Franklin 6A4 de 165 HP

Envergadura: 10,35 m

Longitud: 7,67 m

Velocidad máxima: 234 Km/h

Velocidad de crucero: 208 Km/h

Velocidad mínima: 84 Km/h

Techo máx./de servicio: 4.500/4.260 m

Autonomía: 890 Km

Acomodo: Cuatro plazas

Peso vacío: 587 Kg

Peso total: 1.090 Kg

Primer vuelo: Diciembre de 1944

Texto sacado del libro
Aviones Españoles del siglo XX

Autor:

Jaime Velarde Silió

Edición:

Fundación Infante de Orleans