



MBB 223 Flamingo



“La SIAT 223 “Flamingo”, diseñada por Siebelwerke, resulta vencedora en un concurso para aviones de entrenamiento convocado en Alemania, no mucho después de que en aquel país desaparecieran

las trabas que impedían toda suerte de producción aeronáutica. Retrasado su desarrollo por causas empresariales, pues Siebel pasa a formar parte de MBB (Messerschmitt-B.lkow- Blohm) pronto este consorcio dedica su atención preferente a los helicópteros, después de fabricar medio centenar de las ahora llamadas MBB 223, que en buena parte son exportadas a Suiza y Turquía. Los derechos exclusivos de producción, son entonces adquiridos por la Hispano Aviación, que a su vez es absorbida en 1972 por CASA.

De construcción toda metálica y tren fijo, pues se pone especial énfasis en su solidez, la Flamingo es apta tanto para la enseñanza elemental como para el vuelo instrumental, ya que va excelentemente equipada, e incluso la instrucción militar, para cuyo fin puede ser dotada con una ametralladora. Volada por un solo piloto, es incluso acrobática. Tiene un plano bilarguero, que va provisto de flaps de accionamiento eléctrico. El tren de aterrizaje, lleva frenos de disco y amortiguadores por aros de goma. La cabina, lógicamente provista de doble mando, es deslizante hacia atrás y proporciona al piloto una excelente visibilidad. Puede ser lanzada en caso de emergencia.

El 14 de febrero de 1972 alza su vuelo la primera Flamingo española, pilotada por Serafín Santacruz (hijo del veterano “Perico”, durante tantos años probador de la Hispano) y se muestra como una excelente avioneta de entrenamiento, potente, muy maniobrera, y sin vicios que la puedan hacer peligrosa. Su único defecto, era posiblemente un precio demasiado alto para las entonces magras disponibilidades de la aviación deportiva española.

Construida por CASA una nueva serie de cincuenta, la gran mayoría son exportadas a Siria, donde serían utilizadas con éxito por la aviación militar, quedando en España solamente cuatro, que la Subsecretaría de Aviación Civil pone al servicio de un programa llamado PAU (Promoción



Aeronáutica Universitaria) patrocinado por la Universidad, el Ejército del Aire y los Aero Clubs. Esta especie de revitalización de la antigua Milicia Aérea Universitaria, no tuvo el éxito que la idea hubiera merecido, y tras un periodo de cierta actividad, en que los estudiantes podían volar avionetas modernas a un relativamente bajo costo, las cuatro Flamingo del PAU, matriculadas correlativamente EC-CGJ, K, L y M, fueron languideciendo, hasta quedar prácticamente inactivas en el aeródromo de Cuatro Vientos.

Ya finalizando los años ochenta las Flamingo son redistribuidas, y así la EC-CGL pasa a volar en la escuela del Aero Club de Barcelona-Sabadell, mientras que la CGJ hace lo propio en el de Lugo, quedando las otras dos pendientes de ser nuevamente puestas en servicio; la CGM provisionalmente asignada a la Fundación Vara de Rey, en la que no llega a volar, y la CGK, que ante la falta de interés que despierta, es dada definitivamente de baja.

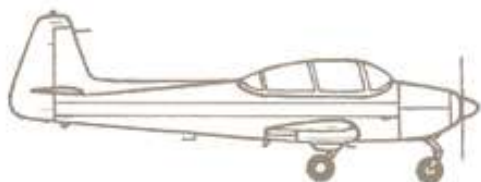
En esta misma situación continúa al comenzar el nuevo siglo la EC-CGJ, cumpliendo su tarea en tierras gallegas, al tiempo que otra lo hace en Cataluña, con la particularidad, en este caso, de que la “nueva” EC-CGL, es el resultado de una “canibalización” de la inactiva CGM para rehacer la antigua “Golf Lima”, tras la toma fuera de campo a que se vio forzada por la clásica e infamante “avería seca” que tuvo en agosto del 95, la cual le causó importantes daños. Después de una muy satisfactoria reconstrucción, la segunda Flamingo que de este modo se mantiene en vuelo en España, ha pasado recientemente a formar parte, también en Sabadell, del recién constituido “Parc Aeronautic de Catalunya”.



Dos de los cuatro Flamingo españoles, alineados en la explanada de Cuatro Vientos.



MBB 223 Flamingo



Motor: Lycoming IO-360 de 200 HP

Envergadura: 8,28 m

Longitud: 7,23 m

Velocidad máxima: 270 Km/h

Velocidad de crucero: 255-216 Km/h

Velocidad mínima: 93 Km/h

Techo operativo: 4.450 m

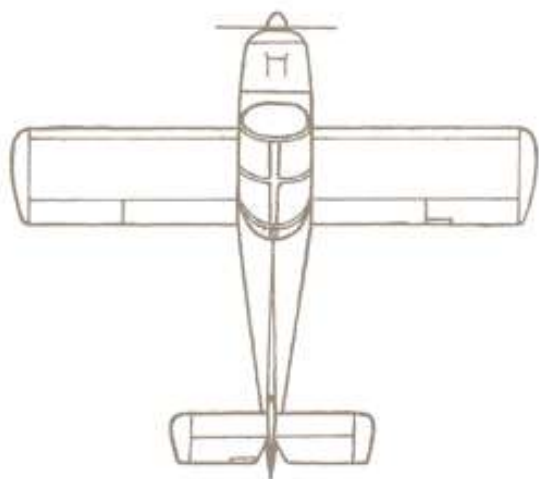
autonomía: 880-1.450 Km

Acomodo: Tres o cuatro plazas

Peso vacío: 670 Kg

Peso total: 1.050 Kg

Primer vuelo: 1 de marzo de 1967



Texto sacado del libro

Aviones Españoles del siglo XX

Autor:

Jaime Velarde Silió

Edición:

Fundación Infante de Orleans