



SIKORSKY H-19 / S-55 “CHICKASAW” (1949)



El **Sikorsky H-19 Chickasaw**, (también conocido por su número de modelo Sikorsky **S-55**) fue un helicóptero utilitario usado por el Ejército de Estados Unidos y la Fuerza Aérea de Estados Unidos. También fue construido bajo licencia por Westland Aircraft como Westland

El primero de los cinco prototipos YH-19 pedidos por la Fuerza Aérea de Estados Unidos para evaluación voló en noviembre de 1949.

El primer vuelo del H-19 tuvo lugar el 10 de noviembre de 1949 y entró en servicio en 1950. Más de 1.000 helicópteros fueron fabricados por Sikorsky para Estados Unidos y otros 550 fueron fabricados bajo licencia por Westland Aircraft en Reino Unido, la Société Nationale des Constructions Aéronautiques du sud-est (SNCASE) en Francia y Mitsubishi en Japón. Total, contruidos más de 1.500.

Este aparato fue ampliamente utilizado por muchas otras naciones, incluyendo Portugal, Grecia, Israel, Chile, Sudáfrica, España, Dinamarca y Turquía.

El helicóptero soviético Mil Mi-4, fue una respuesta directa al H-19 Chickasaw norteamericano, con el que guardaba cierta similitud en diseño, aunque que el Mi-4 era un helicóptero más grande y capaz de levantar más peso. El primer modelo de este último entró en servicio en 1952. Su sucesor, el Mil Mi-8 se convertiría en el helicóptero más producido del planeta.

El H-19 Chickasaw tiene el mérito de haber sido el primer verdadero helicóptero de transporte del Ejército de EE.UU. y, como tal, desempeñó un papel muy importante en los inicios de la doctrina del Ejército respecto a la movilidad aérea y el empleo campo de batalla de las tropas helitransportadas. El H-19 fue probado en servicio real en manos de la 6ª Compañía de



Transporte durante la **Guerra de Corea** a partir de 1951 como un helicóptero de transporte desarmado. En esta guerra demostró sus capacidades superando ampliamente al pequeño Dragonfly en tareas tales como la evacuación médica, el control táctico y el apoyo logístico de primera línea.

La Fuerza Aérea de EE.UU. ordenó 50 H-19A para labores de rescate en 1951. Estas aeronaves fueron el principal helicóptero de evacuación médica y transporte de tropas de la Fuerza Aérea durante la Guerra de Corea. La Fuerza Aérea continuó utilizando el H-19 durante la década de 1960 y, en última instancia, fueron adquiridos 270 del modelo H-19B. El H-19 también fue utilizado en los primeros días de la Guerra de Vietnam, antes de ser sustituido por el Sikorsky H-34 Choctaw, cuyo diseño estaba basado en el H-19.

Imponente helicóptero Westland-Sikorsky S-55 DEL AÑO 1953. Fue el primer helicóptero en entrar en combate en Corea, el primer helicóptero en tener certificación para llevar pasajeros y el primer helicóptero en cruzar el Atlántico. lo que hace de él parte de la historia de la aviación.

Este es uno de los 4 comprados por el ejército del aire, otros dos se conservan en el Museo del Aire de Cuatro Vientos y el otro fue achatarrado en los años 80.

Como se deduce de su denominación militar española-Z.1-, el S-55, según su fabricante, o H-19, según la USAF, fue el primer modelo de aeronave de alas rotatorias que tuvo el Ejército del Aire. Los primeros cinco ejemplares (SH-19B), procedentes de la "ayuda americana", se recibieron entre marzo de 1955 y enero de 1956 y fueron destinados a dos de las unidades de nuestro SAR: las Escuadrillas 56 (Gando) y 57 (Getafe), en la primera de las cuales complementaron a los "Albatros" en su humanitaria tarea, y en la segunda constituyeron su único material de plantilla durante varios años. Entre enero de 1958 y marzo de 1963 causaron alta otros ocho ejemplares de procedencia estadounidense, de las versiones UH-19D y CH-19A (Z.1A y Z.1C del SAR ,Esq. 803 en España), que engrosaron, respectivamente, las plantillas de las sucesivas escuadrillas de enlace que tuvieron como base los históricos aeródromos de Alcalá de Henares y, más tarde, Tablada y de la Escuela de Helicópteros de Cuatro Vientos, y cuatro Westland Whirlwind Mk.2 (Z.1B para el Ejército del Aire), es decir, de la versión fabricada con



licencia en el Reino Unido y dotada del motor británico Alvis Leonides, (800 CV) que se unieron a los ejemplares de la unidad del SAR basada en Getafe.

En total, realizaron poco más de 8.000 horas de vuelo antes de que fueran dados de baja en el Servicio (los últimos, en junio de 1970).

NOTA: Westland desarrollo una variante a turbina del H- 19 la Whirlwind, Westland Wghirwindf HAR: 10 equipada con una turbina Rolls Royce Gnome, versión británica de la General Electric T-58 de 1200 HP fabricada bajo licencia

El nuevo motor turboeje era más ligero y potente que el motor de pistón al que sustituyó, y ofrecía un rendimiento y una fiabilidad superiores. Westland fabricó un total de sesenta y ocho helicópteros HAR10

Tripulación: 2 (piloto y copiloto)

Capacidad de transporte: 12 soldados u 8 literas

Peso en vacío: 2.177 kg

Peso máximo en despegue: 3.587 kg

Planta motriz: 1 motor radial Pratt & Whitney R-1340-57 de 600 hp (450 kW) de potencia

Velocidad máxima operativa (Vno): 163 km/h

Autonomía: 652 km

REFERENCIAS

Aviones Militares de España 1986, pág. 422 Editorial I.H.C.A.

-<https://es.wikipedia.org>.

EL PRIMER HELICÓPTERO DEL EA

JOSÉ LUIS GONZÁLEZ SERRANO
Miembro de número del CASHYCEA



Con el fin de complementar a los Grumman Albatross en las misiones de salvamento y al amparo de los acuerdos de amistad y cooperación con los Estados Unidos de América, el Ejército del Aire solicitó la entrega de helicópteros. Por entonces, el tipo normalizado para el cumplimiento de estas tareas en el seno de la USAF era el Sikorsky H-19, que sería el que se cediese a España.

Primeros Sikorsky H-19 del EA

Los tres primeros helicópteros Sikorsky procedentes de Estados Unidos llegaron embarcados al puerto de Cádiz, el 27 de marzo de 1955. Eran de la versión H-19B y estaban equipados con el motor R-1340-57, de Pratt & Whitney, (similar al de nuestros T-6). Se trataba de los ejemplares que en la USAF habían recibido con las matrículas 53-4881, 53-4882 y 53-4883 y que habían causado alta en ella los días 3 (el primero) y 4 (los otros dos) de febrero de ese año, cuyos números de fabricación eran los 55-827, 828 y 829, respectivamente. En España llevarían las matrículas Z.1-1 a Z.1-3. La designación Z.1 les fue asignada el 5 de mayo.

Una vez montados, tras ser probados por el teniente Dionisio Zamarripa Gamboa, él mismo los trasladó en vuelo a la base aérea de Getafe.

Dos de ellos (los Z.1-2 y Z.1-3) permanecieron poco tiempo en la base madrileña, ya que el 14 de septiembre el ministro del Aire ordenó su traslado a la Zona Aérea de Canarias, con el fin de constituir en ella el componente de ala rotatoria de la 52 Escuadrilla de Salvamento, que había sido creada en el mes de enero.



Poco tiempo debía de hacer que el Z.1-2 había llegado a Getafe cuando se le hizo esta foto en el INTA, a juzgar por el hecho de que únicamente ostentaba para su identificación el n.º 882, es decir, las tres últimas cifras de su matrícula estadounidense. Fuente: CECAF

Durante el viaje desde Getafe hasta el aeropuerto tinerfeño de Los Rodeos, los helicópteros fueron tripulados por el comandante Ricardo Ferrer y Fernández de Caleyá (primer piloto), el teniente Ángel Baldo Delgado (segundo piloto) y el sargento Gerardo Echevarría Uriarte (mecánico), en el Z.1-2, y los tenientes Dionisio Zamarripa Gamboa (primer piloto) y Antonio Martínez Munaiz (segundo piloto) y el sargento Marcial Romojaro García (mecánico), en el Z.1-3.

Como «nodriza», fueron acompañados por el T.2B-219, cuya tripulación estaba formada por el capitán Cándido Temprano Vidal (primer piloto), el teniente Francisco Javier Anadón Romero (segundo piloto), el brigada mecánico Manuel Tobías Lacuentegui y el sargento radio Emiliano Navarro Sanz.

En el Documento 1 aparece el desarrollo del viaje, según escribió el capitán Temprano Vidal, el 18 de octubre.

Ambos helicópteros permanecieron destinados en la Unidad de Salvamento de la Zona Aérea de Canarias durante toda su vida operativa: primero, en la 52 Escuadrilla, que después sería la 56 Escuadrilla, nombre que adoptó el 4 de



Vista del Z.1-2 cuando ya servía en la 56.ª Escuadrilla de Salvamento. Fuente: AHEA 1265(26)-3ª IHCA

noviembre de 1955 y, finalmente, pero solo el Z.1-2, en el 56 Escuadrón, a partir del 20 de agosto de 1962, puesto que el Z.1-3 resultaría accidentado, el 22 de junio de ese año en Los Rodeos, y causaría baja definitiva para el servicio el 20 de octubre. No obstante, aquel no sobrevivió mucho tiempo, ya que el 24 de enero de 1963, cuando participaba en la búsqueda del Douglas C-54D 6601 de la Fuerza Aérea Portuguesa, siniestrado en aguas atlánticas en la noche del día 22 al 23, su motor empezó a fallar hasta que se paró cuando estaba sobrevolando la base de Gando, lo que provocó que cayera a tierra desde una altura de 200 pies (unos 60 m), afortunadamente sin consecuencias para la tripulación, si bien la aeronave hubo de ser dada de baja definitiva.

Con respecto al accidente del Z.1-3, hemos de añadir que, pilotado por el comandante Pedro J. González Gallego (primer piloto), el capitán José María Vela Hidalgo (segundo piloto), el sargento mecánico Fernando Pérez Calvo y llevando como pasajeros al gobernador civil de Tenerife, al subdirector general de Arquitectura y a un arquitecto del Ministerio de la Vivienda, despegó de Los Rodeos, en viaje oficial, a las islas de La Gomera y El Hierro y vuelta. Dado que la parte norte del aeropuerto estaba cubierta por la niebla y que el viento era de esa dirección, el despegue se realizó de cara a él, para virar después 180º y salir en dirección a Santa Cruz. Una vez efectuado dicho viraje y volando viento en cola a una velocidad de unos 40 nudos y una altura de 15 a 20 m, el helicóptero entró en pérdida, ante lo cual el primer piloto mandó rápidamente un viraje a la izquierda con objeto de encarar el helicóptero a la dirección del viento, pero antes de completarlo cayó a tierra y se volcó hacia su lado izquierdo y, tras arrastrarse unos metros por el suelo, se incendió. Afortunadamente, los tripulantes y los pasajeros solo sufrieron algunas quemaduras y erosiones leves, de las que fueron atendidos en el botiquín del aeropuerto. Hasta entonces, el Z.1-3 había realizado novecientas dieciocho horas y quince minutos de vuelo, en total.

En relación con estos tres primeros H-19B, hemos de resaltar una curiosidad: la primera revisión general (IRAN) efectuada la llevó a cabo la firma holandesa AVIOLANDA, cuya factoría se hallaba en el aeródromo de Papendrecht (Países Bajos). La del Z.1-1 tuvo lugar entre el 29 de junio de 1959 y el 23 de enero de 1960, y la de los Z.1-2 y Z.1-3 entre aquella misma fecha y el 31 de enero de 1960. Posteriormente, sería la empresa AISA la encargada de realizar ese trabajo.

En cuanto al Z.1-1 se refiere, estuvo casi siempre destinado en la 53 y 57 Escuadrilla, si bien, tras haber sido sometido a una revisión general en AISA (donde tuvo entrada el 15 de enero de 1963), el 30 de enero de 1965 fue destinado al 56 Escuadrón de Gando. El 12 de febrero



Aquí aparece el Z.1-1, en Manises, en una pausa durante la triste jornada del 14 de octubre de 1957, cuando el desbordado Turia asoló la ciudad de Valencia. Obsérvese que el tres del número de la Unidad de Salvamento de Getafe ha sido borrado, para sustituirlo por el siete. Fuente: AHEA 161 (13) DIG

Escuadrón, el 7 de noviembre de 1966. Finalmente, sería dado de baja definitiva en el servicio el 29 de noviembre de 1969, tras algo más de un año de haber estado sin volar.

La segunda remesa de Sikorsky (Z.1-4 al Z.1-5)

El siguiente en incorporarse fue el Z.1-4 (n.º de fabricación 55-326 y matrícula USAF 51-3898), otro H-19B, que lo hizo en noviembre de 1955. Gracias a nuestro querido amigo Colin Smith, sabemos que su último destino en la fuerza aérea estadounidense fue el 7413th Air Base Squadron, desplegado en Burdeos, en el que causó baja el 29 de septiembre de 1955, pasando a hacerse cargo de él el MDAP, para su posterior entrega a España. Por ello, suponemos que llegó a Getafe en vuelo.

Inicialmente, estuvo destinado en la 53 Escuadrilla de Getafe, que pasó a denominarse 57 Escuadrilla el 1 de abril de 1957. Su primera revisión IRAN la llevó a cabo la compañía belga SABENA, en sus instalaciones del aeropuerto de Melsbroek-Bruselas (Bélgica), entre el 5 de junio y el 23 de septiembre de 1957.

En 1958, entre el 31 de enero y el 14 de abril, estuvo agregado a Gando y colaboró en las operaciones llevadas a cabo en Ifni y el Sahara, evacuando heridos y transportando material.

Una peculiaridad de este helicóptero y también del Z.1-5, era que la parte posterior de su fuselaje (el *boom* en la ter-



El Z.1-4 también participó activamente en las labores de rescate llevadas a cabo con motivo de la riada de Valencia del 14 de octubre de 1957. Obsérvese la cruz de San Andrés en el estabilizador vertical y la forma rectilínea del boom. Fuente: AHEA 161(09) DIG

minología inglesa) era rectilínea, es decir, que no formaba un diedro negativo con respecto al resto. Pero, posteriormente, a ambos se les instalarían los ya normalizados que tenían los otros tres H-19B de nuestro SAR.

El 21 de mayo de 1963 fue entregado a CASA de Cádiz para que procediera a su desmontaje y posterior envío por vía marítima a Gando, en cuyo 56 Escuadrón causaría alta el 17 de septiembre. En él continuó destinado hasta que, el 31 de mayo de 1965, se hizo cargo de él AISA, que procedió a su desguace para la obtención de repuestos. Desde el 1 de febrero había estado sin volar, por falta de estos.

Finalmente, el 29 de noviembre de 1969 fue aprobada la baja definitiva para el servicio del Z.1-4, a propuesta de la Maestranza Aérea de Madrid, fechada el día 8.

El último de la exigua flota de Sikorsky H-19B de la que dispuso el SAR español fue el Z.1-5 (n.º de fabricación 55-327 y matrícula de la USAF 51-3889). También gracias a Colin, nos consta que su último destino en la USAF fue el 86th Fighter Interceptor Wing, con base en Landstuhl (Alemania). Al igual que el anterior, se hizo cargo de él el MDAP (Proyecto MDA5H757), el 17 de enero de 1956, y causó alta en vuelo en Getafe cuatro días después.



Otra vista del Z.1-4 en Manises, antes de la sustitución del boom rectilíneo. Fuente: AHEA 161(21) DIG



En esta instantánea aparece ya con su «botalón» de cola definitivo. Fuente: Archivo fotográfico del MACAN

Tras haber servido en la 53 y 57 Escuadrilla de Salvamento, el 13 de abril de 1958, fue entregado a SABENA (transportado en un avión de la USAF) para que se le hiciera una revisión periódica de tercer escalón. Terminada esta labor, se reincorporó a la 57 Escuadrilla, en la que permaneció destinado hasta que, el 16 de mayo de 1962, fue entregado a AISA para una nueva revisión IRAN.

El 28 de septiembre de 1964 cambió de destino y pasó al 56 Escuadrón de Gando, después denominado 802

Escuadrón (desde el 1 de abril de 1965), donde terminaría su vida operativa. El 30 de septiembre de 1967 entró en el taller de segundo escalón de la base canaria, del que saldría para causar alta en la Maestranza Aérea de Madrid, el 5 del mismo mes de 1968. Finalmente, sería dado de baja definitiva para el servicio el 29 de noviembre de 1969.



El Z.1-5, del 802 Escuadrón de Gando, fotografiado poco antes de que dejara de volar. Fuente: José Francisco Sánchez Andrés



El Z.1-5 tras un incidente de cuyas circunstancias no tenemos constancia. Fuente: AHEA 1870(3289) 3ª IHCA



En esta tercera instantánea del Z.1-5 puede observarse que, en esta ocasión, el tamaño de la escarapela era menor y que su círculo rojo interior era mayor. Fuente: AHEA 1684(02) 3ª IHCA

Dos ejemplares de la versión H-19D-4 (Z.1A-6 AL Z.1A-7)

Los dos siguientes ejemplares eran de la versión H-19D-4, propia del Ejército de Tierra estadounidense. Tenían los

números de fabricación 55-1106 y 55-1094 y las matrículas del U.S. Army 56-4246 y 56-4247. Estaban equipados con motores Wright Cyclone R-1820, de unos setecientos caballos de potencia máxima (en algunos documentos oficiales se dice que eran Wright Cyclone R-1300-3). Habían sido entregados por Sikorsky en agosto y junio de 1957, respectivamente. A España llegaron en enero de 1958, en cuyo día 23 se incorporaron a Getafe.

Estaba previsto que ambos quedaran encuadrados en el Ejército de Tierra, pero, dado que no tenían los medios de personal y material necesarios para volarlos y mantenerlos, lo fueron en el del Aire, pero a disposición de aquel. El hecho es que desde entonces estuvieron encuadrados en la 57 Escuadrilla de Salvamento, hasta que, tras la creación de la 99 Escuadrilla de Enlace, el 4 de marzo, fueron destinados a ella, a la que se incorporaron en el mes de mayo con las matrículas Z.1A-6 y 7. No llegando a lucir ningún indicativo, que nosotros sepamos, a pesar de que les habían sido asignados los 99-14 y 99-15.

La 99 Escuadrilla estaba radicada en Getafe, pero el 21 de mayo de 1959 recibió la orden de trasladarse al aeródromo militar de Alcalá de Henares, donde ya se hallaba el último día de ese mes. En él permaneció desplegada hasta comienzos del mes de diciembre de 1965, cuando se trasladó a Torrejón, ya que Alcalá fue cerrado al tráfico aéreo el día 3. Anteriormente, el 1 de abril, su denominación había pasado



El Z.1-5 fue utilizado para realizar las tomas aéreas de la película Orgullo y Pasión, de 1957. Arriba aparece, delante de él, durante una pausa del rodaje, el actor Cary Grant, conversando con varios militares españoles. Obsérvese que todavía tenía el boom rectilíneo y que el número cinco de su matrícula puede verse entre los dos figurantes de la derecha. Fuente: Colección de Salvador Marín González



Uno de los Z.1A, fotografiado en el aeródromo de Alcalá de Henares. Al fondo, a la derecha, se puede ver el edificio de Jefatura y la torre de control. Fuente: AHEA 2980(1)-2ª IHCA

a ser la de 402 Escuadrilla, la cual, finalmente, el 14 de junio de 1966, se marchó a Tablada, donde permanecería hasta el final de sus días.

El Z.1A-6 resultó accidentado tras haberse parado el motor, a 5 km al noreste de Los Santos de la Humosa (Guadalajara), el 24 de noviembre de 1959, cuando iba pilotado por los capitanes Ángel Romero Carbón y Ángel Ibarra Loresecha, pero fue recuperado y trasladado a AISA para su reparación y revisión general.

El 8 de junio de 1967 tuvo un segundo, y definitivo, accidente, esta vez al tomar tierra en Tablada, cuando era tripulado por el teniente Antonio Barrios Quinteros y los brigadas Federico López Requena y Francisco López Jiménez, quien falleció a causa de las heridas, mientras que los otros dos tripulantes resultaron heridos leves. Debido a los daños ocasionados (90 %), tuvo que ser dado de baja definitiva para el servicio en agosto del año siguiente.

Por su parte, el Z.1A-7 tuvo un accidente el 14 de mayo de 1965, a la altura del punto kilométrico 8,400 de la carretera de Toledo a Algodor. Pilotado por los capitanes Carlos Gómez Jordana y Carlos Asensi Elizaga, estaba realizando una misión de reconocimiento, la cual había despegado desde un terreno denominado Rababujas Altas. Finalizada la misión y cuando se disponían a tomar tierra en Rababujas Bajas, a una altura de alrededor de 10 m ocurrió el súbito desembrague hidromecánico del motor, lo que originó que cayera a tierra, sin que, afortunadamente, los pilotos sufrieran lesiones.

El 29 de mayo entró en AISA, donde se procedió a su reparación y posterior entrega a su unidad, que, desde el 10



El Z.1A-6, ostentando ya el indicativo 402-14, fotografiado en el inmenso hangar del INTA. Fuente: Luis García Martínez

de mayo, lo era la 402 Escuadrilla, la cual, junto con la 902, constituían el 991 Escuadrón, el cual tendría una corta existencia, ya que fue disuelto el 3 de noviembre de 1967.

Tras su reparación, se reincorporó el 12 de agosto de 1966. Finalmente, causaría baja en vuelo el 28 de febrero de 1970 y definitiva en el servicio el 10 de junio de ese año.

Últimos ejemplares recibidos por el EA (Z.1C-15 al Z.1C-24)

El Ejército del Aire recibiría más ejemplares —que serían los últimos— de este tipo de helicóptero ya en 1962 y 1963. Fueron seis SH-19A (con motores Wright Cyclone R-1300-3) que habían sido utilizados en la USAF por unidades del Mando de la Defensa Aérea y del Mando Aéreo Estratégico en misiones de salvamento y de transporte. En España estarían destinados en la escuela de helicópteros y serían empleados en la fase de formación avanzada y de instrumentos.

Los dos primeros fueron los antiguos 51-3863 (n.º de fabricación 55-112) y 51-3874 (n.º de fabricación 55-136), que llegaron a España el 17 de julio y se incorporaron a la escuela de Cuatro Vientos el 15 de septiembre. Había sido trasladado a la base aérea de Davis-Monthan, desde la de Selfridge, el 8 de mayo de 1961. Posteriormente, la compañía Hayes Aircraft, sita en Birmingham, estado de Alabama, lo recibió el 15 de septiembre y le hizo una revisión IRAN, terminada la cual fue depositado en la base aérea de Brookley, donde la USAF procedió a darlo de baja el 28 de junio de 1962 y entregarlo al MAP para su posterior cesión a España. Aquí recibiría la matrícula Z.1C-15, debido a que las Z.1-8 a Z.1-14 habían sido asignadas a ejemplares de la Flotilla de Helicópteros de la Armada.



Este Z.1A se disponía a tomar tierra en el aparcamiento de AISA, tras haber realizado un vuelo de prueba posterior a una revisión IRAN. Fuente: AISA



El Z.1A-7, desprovisto de indicativo, en su base de Tablada. Fuente: Luis García Martínez



*El Z.1C-15 luciendo su primer indicativo (75-40), en Cuatro Vientos.
Fuente: Luis Sáenz de Pazos*



En esta instantánea aparece, también en Cuatro Vientos, ostentando el segundo indicativo que tuvo (754-1). Fuente: CECAF



Nuevamente, el Z.1C-15 (754-1). Fuente: CECAF

Su vida en activo transcurrió siempre (al igual que la de los otros cinco Z.1C) en el seno de la escuela (primero en su 2 Escuadrón, después en el 754 y, finalmente, en el 752), en la

que dejó de volar el 31 de marzo de 1970. Su baja definitiva para el servicio fue aprobada el 10 de junio.

El Z.1C-16 también había permanecido en la base del Air Defence Command en Selfridge antes de ir a Hayes Aircraft (el 3 de septiembre de 1961) a revisión general, una vez finalizada, fue depositado en la de Brookley, el 19 de mayo de 1962, donde causó baja en la USAF el 28 de junio y fue transferido al MAP.

En la escuela de helicópteros causó alta el 15 de septiembre de 1962. En ella estuvo poco tiempo, ya que no tenemos constancia documental de que, con posterioridad al 30 de noviembre de 1964, cuando tuvo entrada en AISA para su reparación, volviera a volar. Por otro lado, el hecho de que no causara baja definitiva para el servicio hasta el 29 de noviembre de 1969 nos lleva a creer que es probable que hasta entonces estuviera siendo canibalizado para la obtención de repuestos para el resto de la flota.



De derecha a izquierda: Z.1C-15 (754-1), Z.1C-23 (754-5) y Z.1C-24 (754-6), en su base de Cuatro Vientos. Obsérvese que el Z.1C-23 carece del estabilizador vertical. Fuente: CECAF

El Z.1C-17 había estado destinado en una unidad del Strategic Air Command, basada en Plattsburgh, con anterioridad a que fuese depositado en Davis-Monthan el 24 de octubre de 1960, desde donde fue trasladado a Hayes Aircraft, para revisión general, el 15 de septiembre del año siguiente. Una vez llevada a cabo esta, se incorporó a Brookley el 30 de julio de 1962. Finalmente, causó baja en la USAF y se hizo cargo de él el MAP el 24 de agosto.

Causó alta en la escuela de helicópteros (en la que llevó el indicativo 75-42) el 17 de septiembre de 1962, en ella permaneció destinado hasta que el 11 de junio de 1964. Eesultó accidentado en el pueblo cordobés de Coria del Río y hubo de ser dado de baja definitiva para el servicio el 2 de marzo de 1965. El accidente se produjo en el transcurso de un vuelo VFR de prácticas de navegación, desde Tablada hasta Cuatro Vientos, con escala en Santa Cruz de Mudela para repostar. Iba tripulado por el coronel Fernando Martínez Vara de Rey (piloto) y el sargento S. L. Montero (mecánico). Cuando se hallaba en las cercanías de Coria del Río, de improviso se paró el motor, por lo que el piloto mandó una autorrotación. Pero, dado que el terreno estaba plagado de olivos, tras colisionar con varios de ellos, cayó a tierra sobre su lado derecho, rompiéndose el botalón de cola en tres partes y destrozándose el tren de aterrizaje. Afortunadamente, los dos tripulantes resultaron ilesos.

Tras haber servido en una unidad del Strategic Air Command en la base aérea de Glasgow, el que sería, en España, el Z.1C-18 estuvo en depósito en Davis-Monthan, desde el 6 de noviembre de 1960 hasta el 15 de septiembre de 1961, cuando pasó a revisión general en Hayes Aircraft. Posteriormente, fue trasladado a Brookley el 30 de julio de 1962 y, el 24 de agosto, causó baja en la USAF y alta en el MAP.

Al igual que el Z.1C-17, se incorporó a la escuela de helicópteros el 17 de septiembre de 1962. Poco tiempo después, concretamente el 5 de junio de 1963, cuando, pilotado por el capitán José Félix Lasala Balanz, realizaba un vuelo de prácticas de navegación, con alumnos a bordo,



Quizás fuera el accidente, a consecuencia del cual el Z.1C-16 (75-41) quedó en el estado en el que aquí aparece, el causante de su entrada el AISA el 30 de noviembre de 1964. Creemos no errar al pensar que la foto fue tomada en el campo eventual de Griñón, que era utilizado frecuentemente por los helicópteros de la escuela para realizar prácticas. Obsérvese que, a la derecha de la foto, en segundo plano, aparece un Bell 47G. Fuente: AHEA 3-05779 (33)

y sobrevolaba las inmediaciones del albaceteño pueblo de Villarrobledo, se produjo la rotura de la transmisión del rotor de cola. El piloto reaccionó inmediata y adecuadamente, mandando una autorrotación y tomando tierra. Es de destacar que, en el informe técnico, emitido por el capitán ingeniero aeronáutico, Félix Alonso Guillén, sobre las causas del accidente, se menciona que: «El haber conseguido, además, salvar el helicóptero, ya que no se han producido roturas adicionales debidas a la toma de tierra, dice mucho con relación a la capacidad y la serenidad del piloto».

Desde entonces, y hasta el 28 de febrero de 1967, cuando entró en revisión general en AISA, estuvo sin volar, a causa de la falta de piezas. Conseguidas estas y finalizada su reparación y revisión general, el 5 de julio de 1968, fue destinado, nuevamente, a la escuela, a la que se incorporaría dieciocho días después.

Finalmente, dejó de volar el 31 de marzo de 1970 y causó baja definitiva para el servicio el 10 de junio de 1970.

El Z.1C-23 había estado basado en Truax Field —que por entonces no era una base aérea, sino un aeropuerto de uso civil y militar— y adscrito al Mando de la Defensa Aérea estadounidense, hasta que el 23 de octubre de 1961 pasó directamente a revisión general en Hayes Aircraft. Posteriormente, fue trasladado a Brookley, el 26 de octubre de 1962. El MAP se hizo cargo de él el 21 de noviembre de 1962.

Causó alta en el Ejército del Aire el 29 de marzo de 1963 y el 6 de abril fue destinado a la escuela. En ella estuvo encuadrado hasta el 29 de febrero de 1968, cuando dejó de volar a causa de una persistente avería en la caja de engranajes, por la que se derramaba aceite. Finalmente, fue dado de baja definitiva el 10 de junio de 1970.

Por último, el Z.1C-24 se incorporó y fue destinado a la escuela en las mismas fechas que el anterior. Su último destino en la USAF fue una unidad del Mando de la Defensa Aérea desplegada en la ya mencionada base de Selfridge, desde la cual pasaría a ser depositado en Davis-Monthan, el 25 de enero de 1961. La compañía Hayes Aircraft lo recibió el 15 de septiembre de 1961 y le efectuó una revisión general. Desde Birmingham fue trasladado a Brookley el 26 de octubre de 1962. Su fecha de baja en la USAF y alta en el MAP fue la misma que la del Z.1C-23, así como las de alta en el Ejército del Aire y de destino e incorporación a la escuela de helicópteros.

Desde el 30 de junio de 1967 hasta el 29 de febrero de 1968 permaneció en tierra, en situación AOCP, es decir, fuera de servicio por falta de piezas. Recibida e instalada la correa del ventilador que le faltaba, volvió a volar el 31 de marzo,



El Z.1C-18 después de haber sufrido el accidente al que nos referimos en la página siguiente. Fuente: AHEA

si bien por poco tiempo, ya que en la misma fecha de 1969 dejó de hacerlo definitivamente, a causa de la misma avería en la citada caja.

También fue dado de baja definitiva el 10 de junio de 1970.

Contrato adquisición 4 Whirlwind Mk.2 (Z.1B-19 al Z.1B-22)

Volviendo un poco atrás en el tiempo, poco antes de la recepción de los dos últimos Z.1C el Ejército del Aire había firmado el 12 de abril de 1962, en Madrid, un contrato con la firma británica Westland Aircraft Limited para la adquisición de cuatro Whirlwind Mk.2 para el SAR y sus correspondientes repuestos, por un importe total de 302.108 £, 19 chelines y 11 peniques, equivalentes a 52.700.000 ptas. La orden de compra había sido dada por el ministro del Aire, el 11 de diciembre de 1961, transmitida mediante carta de esa fecha del general subsecretario a la Dirección General de Industria y Material.

Como es sabido, el Whirlwind era la versión británica, construida con licencia, del Sikorsky H-19. La variante Mk.2 estaba equipada con un motor Alvis Leonides Major 755-1, de alrededor de 770 CV de potencia máxima.

Los dos primeros ejemplares fueron entregados por Westland en su factoría de Yeovil el 12 de noviembre de 1962, su recepción corrió a cargo de la comisión constituida a este efecto por el comandante Juan Pedro Durán Fernández, el capitán ingeniero aeronáutico Félix Alonso Guillén, el comandante interventor Ignacio Sánchez Blanco y el capitán de intendencia Francisco Serra Jumilla.

Los pilotos que participaron en las pruebas en vuelo, junto con los probadores de Westland y luego los trasladaron a España, fueron el mencionado comandante Durán y el capitán Manuel Quesada Santiago. Lamentablemente, no hemos podido averiguar el nombre del mecánico, pues no figuraba en los documentos oficiales a los que hemos tenido acceso.

Como curiosidad, hemos de decir que les fueron asignadas —ignoramos por qué motivo— unas matrículas *sui generis*: las Z.1 y Z.2. Con ellas llegaron a Bilbao, habiendo hecho escala en un aeropuerto parisino (desconocemos cuál) y en Mont de Marsan el 3 de diciembre de 1962 (el Z.1) y el 19 del mismo mes (el Z.2).



Z.1C-24 (754-6). Fuente: AHEA 2058(1) 2ª



En estas dos ilustrativas fotos quedan patentes las dos extrañas matrículas, las cuales, como se puede ver, iban seguidas de sendos guiones, como si detrás de ellos se fueran a rotular los números de servicio. Fuente: Westland Aircraft Limited

Los trámites aduaneros en Bilbao fueron gestionados, diligentemente, por la compañía Sucesora de Hijos de L. Gamón, de manera que el Z.1 pudo partir hacia Getafe el día 4 y el Z.2 el mismo día 19. Su alta administrativa en el Ejército del Aire y en la 57 Escuadrilla tuvo lugar el 18 de enero de 1963.

La segunda pareja, a la que inicialmente se había pensado asignar las matrículas Z.3 y Z.4, pero que, cuando todavía se hallaban en Yeovil, recibieron las lógicas Z.1B-21 y Z.1B-22, fue recibida en el aeródromo británico el 2 de enero de 1963. La comisión receptora estuvo constituida en esta ocasión por el comandante Jesús Fernández Suárez, los capitanes Eduardo Ugarte Bustamante, Francisco Anadón Romero, Joaquín Fernández Parra, José Ponte Pereira, Francisco Serra Jumilla y Juan José Romero Sánchez, el brigada José Fernández Díaz y el sargento Luis Menor González.

Ambos tomaron tierra en el aeropuerto bilbaíno de Sondica el 19 de enero de 1963, a las 17:40 h, su despacho aduanero quedó ultimado a las 18:15. Por lo que hemos podido deducir, el Z.1B-21 fue tripulado por los capitanes Ugarte Bustamante y Anadón Romero y el brigada Fernández Díaz, y el Z.1B-22 por los también capitanes Fernández Parra y Ponte Pereira y el sargento Menor González. Ambos fueron dados de alta, administrativamente, el 4 de febrero.

Poco después de su llegada a Getafe, a los Z.1 y Z.2 les fueron sustituidas estas matrículas por las Z.1B-19 y Z.1B-20, respectivamente.

Con respecto a los números de fabricación de estos cuatro helicópteros, han corrido ríos de tinta en los más diversos sentidos, entre investigadores y aficionados. Gracias a las indagaciones que ha llevado a cabo Colin R Smith, de cuya seriedad, como investigador y persona, ponemos la mano en el fuego, teniendo la seguridad absoluta de que no nos quemaremos, llegó a la conclusión siguiente, que nos hizo llegar en una reciente misiva electrónica:

«Creo que entiendo qué pudo haber pasado con los números de fabricación de los Whirlwind españoles. A causa de los cambios que se produjeron en la línea de producción de Westland, parece que llevaron a cabo la construcción de ellos sin percatarse, hasta que casi ya estaban terminados, de que les habían asignado números que ya habían sido usados o, quizás, de que no les habían asignado ninguno. Para solventar el problema, creo que hicieron uso de los cuatro números siguientes que estaban vacantes en su libro de registro, que eran los WA.420 a WA.423, que son totalmente correctos. Algunos investigadores británicos creen que, por el hecho de que estos tuvieran, en cambio, la forma WA-K-420 a WA-K-423 no son



Placas de fábrica de los Z.1B-19 (que aparece como Z.1) y Z.1B-22.
Fuente: Museo de Aeronáutica y Astronáutica

números de fabricación, sino números de orden en la línea de producción, lo cual es totalmente incorrecto. Ahora bien, ¿por qué utilizaron en ellos la letra K? No tengo la menor idea, pero sí estoy convencido de que los WA.420 a WA.423 son sus auténticos números de fabricación».

Añadimos nosotros los que figuran en sus respectivas placas de fábrica.

Los cuatro Z.1B estuvieron destinados en la 57 Escuadrilla de Salvamento, en el 57 Escuadrón y, a partir del 1 de abril de 1965, en el 803 Escuadrón, nueva denominación que tomó en esta fecha, todos con sede en Getafe.

Los Z.1B-19 y 20 dejaron de volar muy pronto: el primero el 14 de agosto de 1966, cuando entró en situación AOCIP por problemas con la caja principal de engranajes y falta de repuestos para ella, y el segundo el 23 de julio de 1965, por igual motivo.

El Z.1B-21 lo había hecho el 14 de septiembre de 1964, igualmente por falta de repuestos. El Z.1B-22 fue el más longevo, en este sentido, ya que estuvo en vuelo hasta el 14 de enero de 1967, cuando se cumplió la fecha para su revisión IRAN, que no se le hizo.

De los cuatro se hizo cargo la Maestranza Aérea de Madrid el 27 de noviembre de 1968, en cuyas instalaciones permanecieron almacenados hasta que, finalmente, el 13 de abril de 1970 fue aprobada su baja definitiva para el servicio. Se cerraba así el primer capítulo de la relación entre el Ejército del Aire y las aeronaves de alas rotatorias.



Placas de fábrica de los Z.1B-19 (que aparece como Z.1) y Z.1B-22.
Fuente: Museo de Aeronáutica y Astronáutica

980

WESTLAND AIRCRAFT LIMITED
TRINIDAD, BARBADOS, WEST INDIES

WESTLAND AIRCRAFT CERTIFICATE

Customer Order Agreement dated April 1964, 1962

Westland Order Serial No. 5519,

Type of Aircraft Westland Whirlwind Series II

Registration No. **Z-1**
Nº de serie **WA-K-420**

Westland Pilot's Certificate
Certified that on behalf of Westland Aircraft Limited I have Pilot Tested the above-mentioned aircraft in accordance with Clause 4(a) of the Contract and that the aircraft has completed the whole of Tests.

Signature of Pilot
Date 18.8.67

Westland Inspection Certificate
Certified that on behalf of Westland Aircraft the above-mentioned aircraft has been fully inspected in accordance with this Company's standard and that the aircraft is ready for delivery.

Signature
Date 18.8.67

Customer's Representative Certificate of Receipt
Certified that I have this day received the above-mentioned aircraft in accordance with the terms and conditions of the Sales Agreement, as above. The aircraft has become the property of DIRECCION GENERAL DE INDUSTRIA Y MATERIAL DEL MINISTERIO DEL AIRE (MADRID) as from this date and from this date onwards, it being understood that from this date and from Westland Insurance cover is to be effective.

Signed
Date 12-11-67



El Z.1B-20. A juzgar por los F-86F del Ala de Caza n.º 2 que aparecen al fondo de la foto, es probable que esta fuera hecha en Zaragoza. Fuente: AHEA 4006(11) 3ª IHCA



En esta foto, hecha en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica el 12 de agosto de 1982, antes de que fuera abierto al público, la matrícula del Z.1B-22 aparecía como ZD.1B-22. Que sepamos, no hubo ninguna instrucción general, resolución u orden comunicada en la que se estableciese que la designación de los Whirlwind era la ZD.1B. Antes, al contrario, en la Instrucción General n.º 31, que entró en vigor el 1 de abril de 1965, en la que, entre otros asuntos, se establecían las denominaciones de las aeronaves militares españolas, se especificó que era la Z.1B. Fuente: José Luis González Serrano

El autor desea expresar su agradecimiento a sus amigos José Francisco Sánchez Andrés, Salvador Marín González, Luis García Martínez (q.e.p.d.), Excmo. Sr. Juan Manuel González Arenal, José María Hidalgo Bellini, Michel Lozares, Francisco Rivas Ramírez y Luis Sáenz de Pazos (q.e.p.d.) por la ayuda que le han prestado para que el presente trabajo esté debidamente ilustrado.



Z.1B-19. Fuente: AHEA 2418(23) 2ª IHCA

Bibliografía

Fichas de historial de aeronaves, Mando Aéreo de Material (MAMAT).

Expediente A-9241, Archivo Histórico del Ejército del Aire y del Espacio (AHEA).

Expediente *64, AHEA.

Expedientes *1096/6, *1099/3, AHEA.

Expediente personal de Ricardo Ferrer Fernández de Caleyá (AHEA).

Expedientes de baja de material, Maestranza Aérea de Madrid (MAESMA).

Expedientes de baja de material, Maestranza Aérea de Sevilla (MAESE).

