



Piper PA-31P “Navajo” 1964 2.000 / 3



Tres Piper Navajo pasaron por el EA. Dos en la Escuela de Polimotores en la base de Matacán, y otra (la que está aquí, algo más tarde. Pasaron por el 91 Grupo de Estado Mayor y por varios destinos más hasta ser concentradas en el **42 Grupo del Ejército del Aire, ubicado en Villanubla (Valladolid)** y que tiene como misión principal **el reentrenamiento de pilotos**, así como actuar como unidad de enlace logístico entre centros, organismos y unidades.

Es una aeronave completamente metálica, con flaps de actuación eléctrica mientras el tren de aterrizaje, los frenos y la rueda de morro son hidráulicos.

Se trata de una PA-31P (versión presurizada) que originalmente estuvo destinada en el **Servicio de Vigilancia Aduanera del Ministerio de Hacienda** y que se incorporó al citado Grupo en 1986, donde sirvió hasta su **baja definitiva en 1991**. En los últimos años ha sido utilizada para prácticas como mecánicos de los alumnos en la Academia Básica de León hasta su entrega al Museo de Aeronáutica y Astronáutica.

Era un avión bonito, incluso cómodo para viajar a decir de alguno de sus pasajeros, pero su debilidad era la **necesidad de mantenimiento**. De hecho, durante su paso por el 42 Grupo, el equipo de mantenimiento acuñó la frase: “Si quieres tener trabajo, cómprate una Piper Navajo.”

Motores Lycoming TIGO-541-E1A con seis cilindros y refrigerado por aire de 425 hp. velocidad máxima de 220 kias y un alcance de algo más de 1.000 millas.

Piper PA 31 Navajo

El PA-31” Inca”, era el mayor de los aviones Piper cuando se hizo por primera vez al aire desde el campo de Lock Haven (Pennsylvania) y a lo largo de su vida fue sufriendo una continua evolución, que lo llevó (aparte de cambiar su nombre por el de “Navajo”) de los 300/310 HP. iniciales por motor, a los 425 de las versiones finales, o hasta los “Cheyenne” turbohélices, que trataremos por separado.



Totalmente metálico -como es normal- actúa hidráulicamente el tren, frenos y dirección de la rueda delantera, mientras que los flaps se mueven eléctricamente. A petición del cliente, también puede llevar equipo antihielo.

Muy bien instrumentado y cómodo para los pasajeros, entre sus diversos modelos pasan de dos mil los fabricados (algunos bajo licencia en Brasil) siendo sus principales versiones la PA-31 inicial, que se vende a 89.000 dólares, luego la 31T “Turbo Navajo”, sobrealimentada, seguida por la 31P “Presurized Navajo” -con cabina a presión, como su nombre indica- y la “Navajo Chieftain” de 1972, más larga, capaz y potente, y equipada con hélices contrarrotatorios.

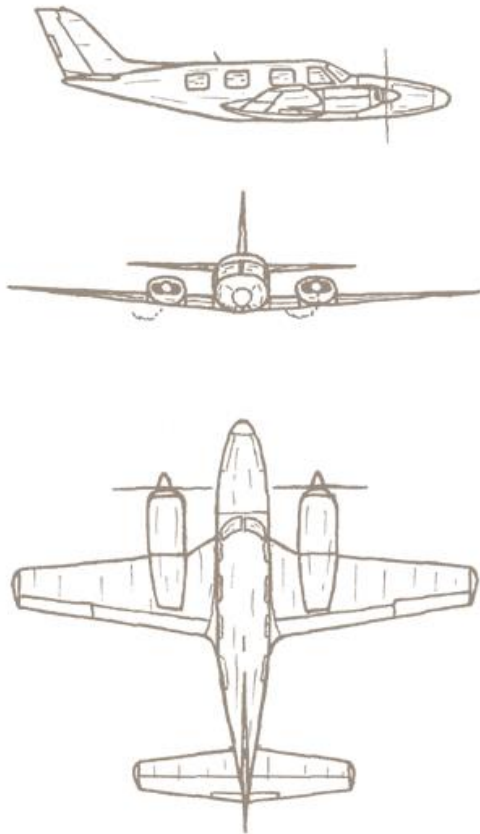
Buen número de .estos prestan servicio en líneas aéreas de segundo y tercer nivel, existiendo una versión muy similar, específicamente destinada a cumplir esta tarea; la llamada T-1040, apta para once plazas en total.

El 25 de septiembre de 1967 (apenas se acaba de comercializar el modelo) es matriculado por Aerlyper el EC-BNA, PA-31 con motores de 310 HP, y a este habrán de seguirle otros quince Navajos civiles, más uno procedente del Ejército del Aire, con el siguiente desglose final: cinco serían PA-31 básicos, siete PA-31 presurizados y otros cinco PA-31/350 “Chieftain”.

En 1974 NAYSA adquiere el primero de estos, EC-CIC, mientras que el primer PA-31P fue matriculado como EC-CEP en septiembre de 1976 por la Delegación General de Educación Física y Deportes, donde sería habitualmente pilotado por el gran José Luis Aresti, hasta su paso al Ministerio de Hacienda, y más tarde, como E.18-3, al Ejército del Aire.

Uno entre todos estos Navajos, el EC-FSF, PA- 31P de la compañía carguera Artac, se perdió en accidente el 9 de agosto del 95 en Paracuellos (Madrid) al estrellarse contra una ladera tras la parada de un motor cuando despegaba de noche hacia Santiago de Compostela, resultando el avión incendiado por su impacto contra el suelo, y heridos de gravedad sus dos pilotos. En la actualidad, permanecen activos siete de los PA-31

Piper PA 31 Navajo



Motor: 2 Lycoming TIO-540 de 310 HP (350 HP)

Envergadura: 12,40 m

Longitud: 9,94 (10,55) m

Velocidad máxima: 420 (435) Km/h

Velocidad de crucero: 404-336 (420) Km/h

Velocidad mínima: 114 (137) Km/h

Techo máx./operativo: 8.300/8.000 m (8.625/8.290 m)

Autonomía: 3.030 (2.390) Km

Tripulación: Uno o dos pilotos

Acomodo: 4-7 plazas (6-8)

Peso vacío: 1.698 (1.808) Kg

Peso total: 3.171 Kg

Primer vuelo: 30 de septiembre de 1964 (1972)

Texto sacado del libro
Aviones Españoles del siglo XX

Autor:

Jaime Velarde Silió

Edición:

Fundación Infante de Orleans