Piper PA-23 Azteca

En el verano de **1972** el Ejército del Aire incorpora **6 unidades** del modelo Piper PA-23E Azteca, que es el resultado de la actualización del panel de instrumentos y controles de la Piper Azteca PA-23B manteniendo su deriva aflechada pero añadía un morro más puntiagudo. Llegan a la Base Aérea de Getafe en el verano de 1972 siendo matriculadas E.19-1 a E.19-6. En esta base **prestarán su servicio como aviones de entrenamiento y enlace,** primero en el 902 Escuadrón y posteriormente en el 912 y 423 perteneciente al Grupo 42, donde finalizarán su vida activa a mediados de 1996.

Al crearse el 20 de octubre de 1978 el 42 Grupo en la Base de Getafe, se originan los escuadrones 412, 422 y 423 pasando las Aztecas a servir en este último junto a las 5 Beechcraft B-55 Baron. Aunque son dos aeronaves de similares características, son muy diferentes, a juicio de sus pilotos, en la distribución de los instrumentos siendo esto en la Piper mucho más racional y más completa. La habitabilidad es también superior aún siendo menos potente. Al año siguiente, 1979, se publica una orden técnica de pintura de aeronaves del Ejército del Aire, por el cual las aeronaves de enseñanza llevarán el color naranja en la deriva, el morro y las puntas de las alas, por lo que las Piper Azteca cambian su aspecto exterior.

Años más tarde se modificaría la Norma de identificación de las aeronaves del Ejército del Aire pasando éstas a portar la de la unidad superior en las que están encuadradas. Así nuestra Piper Azteca recibiría su último cambio de indicativo, pasando a ser 42-52.
Pocos años después, es dada de baja operativa el 1 de septiembre de 1991 tras llegar de una revisión general en la Maestranza Aérea de Sevilla. La baja se hace oficial el 27 de julio de 1992.

Después de un tiempo parada en Getafe, se decide su traslado en vuelo al Museo. Al realizar los pilotos las listas de comprobaciones detectaron un fallo en la llave de alimentación cruzada en la posición cruzada, al no haber ya repuesto y por los escasos minutos del vuelo Getafe-Cuatro Vientos, los pilotos deciden realizar el vuelo alimentándose de un solo depósito, pero, con el tren fuera por si acaso. Finalmente, fue entregada al Museo el 28 de diciembre de 1994. El resto de

la flota causaría baja en 1996, siendo enajenadas por el Ejército del Aire y vendidas en subasta. Al menos, a día de hoy, cuatro de ellas siguen dadas de alta en el Registro Nacional de Aeronaves, aunque tan solo dos se encuentran actualmente en vuelo.

Antonio Utrilla