

Grumman SA-16A Albatross



Responde a una **petición de la U.S.Navy acerca de un avión de transporte y salvamento.**

En los costados del fuselaje, **puede llevar “Jatos”** auxiliares para el despegue, sirviendo además como alojamiento al tren de aterrizaje triciclo, de accionamiento hidráulico. Puede también equiparse con un largo patín central bajo la canoa y otros dos auxiliares en los flotadores, permitiendo su **operación en superficies heladas.**

Sirvieron en la USAF, la U.S.Navy, y las **fuerzas aéreas de otros veintiún países y algunas compañías civiles**, hasta completar un total de 464 los Albatross de todo tipo construidos. Los SA-16A americanos prestan servicio en la **Guerra de**

Corea, salvando allí la vida a más de novecientas personas, a menudo en condiciones meteorológicas adversas y bajo fuego enemigo.

Agradable de volar, pero complicado de operar en mar abierto en condiciones de fuerte oleaje, el Albatross es duro y fiable.

Después de realizar el correspondiente curso en los Estados Unidos, el 18 de mayo del 54 llegan a Getafe los dos primeros SA-16A, que serán llamados en nuestra patria AD-1. Formarán éstos el embrión de la 55 Escuadrilla del **SAR de Pollensa** y conforme se van recibiendo hasta un total de siete, aumentados más tarde con otros seis del modelo SA-16B, se constituye también la 56 Escuadrilla, con **base en Gando.**

Aunque no del todo apreciados por sus tripulaciones, que añoran la sencillez y magníficas condiciones marineras de los longevos Dornier 24, nuestros Grumman cumplen en Baleares y Canarias casi cinco lustros de servicio, pues no son dados de baja hasta finales del 78. En este dilatado periodo de actividad, tres AD-1 se perdieron en accidentes



En 1955 Grumman comienza el rediseño del SA-16, con el fin de corregir sus defectos y **cambiar su cometido principal de avión de transporte y salvamento, por el de ataque submarino**. Además del equipo militar, lo dota para ello de un **plano de más envergadura**.

El Grumman 111 o SA-16B, así modificado, tiene **mucho mejores características de vuelo y marinerías que el anterior “Albatross”**, por lo que después de fabricados veintiuno de esta nueva versión, otros 118 son transformados desde anteriores SA-16A. Pasan a prestar servicio en la USAF, U.S.Navy y varias otras fuerzas aéreas, siendo activamente empleados durante **la guerra de Vietnam**, en su originario cometido de búsqueda y salvamento.

El 7 de diciembre de **1963**, llega al Aeródromo de La Parra, vía Getafe, el primer SA-16B (AN-1 en el Ejército del Aire) de una tanda **de siete** que habrán de **constituir en la base jerezana el 611 Escuadrón de Lucha Antisubmarina**, numeración posteriormente cambiada al 206 y más tarde al 221. Recibidos **seis más en 1969**, procedentes de Noruega, pasan a engrosar los efectivos de la Unidad, mientras que **otros seis llegados en 1971** nunca volaron en misiones de combate, uniéndose, como ya vimos, bajo las siglas AD-1B a las 55 y 56 Escuadrillas del SAR.

Muy superior a los SA-16A, los nuevos Grumman realizarán innumerables servicios de **vigilancia sobre el Estrecho y ejercicios con la Armada**, de forma enteramente satisfactoria, perdiéndose tres aviones durante los quince años que estuvieron en activo.

Grumman SA-16^a Albatross

Continuación de una línea de pequeños bimotores anfibios “Goose”, “Widgeon” y “Mallard”, el Grumman 64 “Albatross” es de mayor peso y tamaño, y a diferencia de los anteriores, responde a una petición de la U.S.Navy acerca de un avión de transporte y salvamento.

De construcción clásica y enteramente metálica, el plano multilarguero esá. dividido en tres partes y lleva slots en los bordes de ataque exteriores. En los costados del fuselaje, puede llevar



“Jatos” auxiliares para el despegue, sirviendo además como alojamiento al tren de aterrizaje triciclo, de accionamiento hidráulico. Puede también equiparse con un largo patín central bajo la canoa y otros dos auxiliares en los flotadores, permitiendo su operación en superficies heladas y convirtiéndolo as. en un avión “trifibio”.

Diseñado por William Wange y pilotado en su primer vuelo por Fred Rowley y Carl Alber, son entregados sucesivamente más de trescientos SA-16A a la USAF, un número considerable de UF-1 a la U.S.Navy, y muchos más a las fuerzas aéreas de otros veintiún países y algunas compañías civiles, hasta completar un total de 464 los Albatross de todo tipo construidos. Los SA- 16A americanos prestan servicio en la Guerra de Corea, salvando allí. la vida a más de novecientas personas, a menudo en condiciones meteorológicas adversas y bajo fuego enemigo.

Agradable de volar, pero complicado de mantener (los americanos lo llamaban “La Reina del Hangar”) y más aún de operar en mar abierto en condiciones de fuerte oleaje, el Albatross es en cambio duro y fiable, como lo prueba el hecho de que un cierto número continúa todavía volando a lo largo del planeta, no ya luciendo escarapelas militares, pero s. en compañías civiles.

Después de realizar el correspondiente curso en los Estados Unidos, el 18 de mayo del 54 llegan a Getafe procedentes de Florida un grupo de aviadores españoles a bordo de los dos primeros SA-16A, que serán llamados en nuestra patria AD-1. Formaran éstos el embrión de la 55 Escuadrilla del SAR de Pollensa, mandada por el Teniente Coronel Bernardo Meneses, y conforme se van recibiendo hasta un total de siete, aumentados más tarde con otros seis del modelo SA-16B, del que ya hablaremos, con ellos se constituye también la 56 Escuadrilla, con base en Gando.

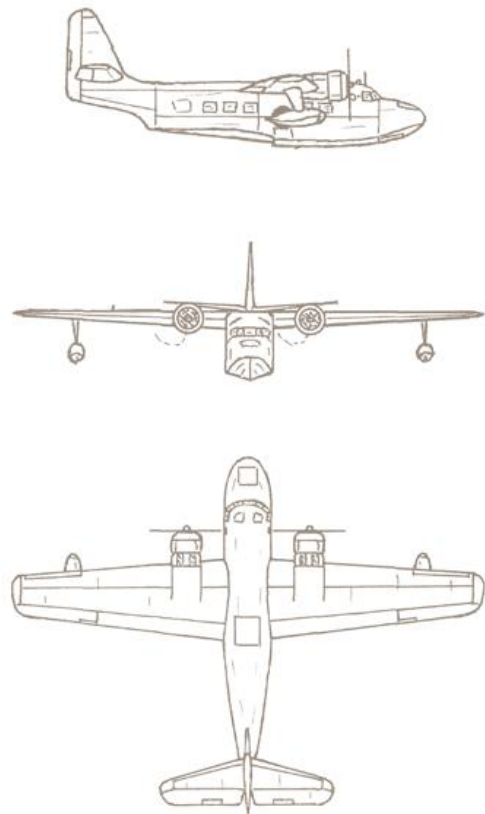
En marzo de 1956 y con motivo de la proclamación del Pakistán como república independiente, un SA-16A sirve como atípico vehículo oficial al Ministro del Aire, General Gallarza, para rememorar viejos laureles ganados treinta años atrás y volar hasta el lejano país indo-islámico como embajador extraordinario.

Aunque no del todo apreciados por sus tripulaciones, que añoran la sencillez y magnificas condiciones marineras de los longevos Dornier 24, nuestros Grumman cumplen en Baleares y



Canarias casi cinco lustros de servicio, pues no son dados de baja hasta finales del 78. En este dilatado periodo de actividad, tres AD-1 se perdieron en accidentes

Grumman SA-16A Albatross



Motor: 2 Wright R.1820 de 1.420 HP

Envergadura: 24,40 m

Longitud: 18,50 m

Velocidad máxima: 435 Km/h

Velocidad de crucero: 362 Km/h

Velocidad mínima: 126 Km/h

Techo máx./de servicio: 7.800/7.625 m

Autonomía: 4.345 Km

Tripulación: Cuatro hombres

Acomodo: 10-22 pasajeros

Peso vacío: 9.125 Kg

Peso total: 12.470-14.129 Kg

Primer vuelo: 1 de octubre de 1947

Texto sacado del libro

Aviones Españoles del siglo XX

Autor:

Jaime Velarde Silió

Edición:

Fundación Infante de Orleans