

Consolidated PBY-5A “Catalina” 1933



Photo Copyright © Brendon Attard
PLANE SPOTTERS.NET

retráctil.

La familia de hidroaviones PBY Catalina comienza en el año 1933 con el PBY-1.

Es el hidroavión construido en mayor número en toda la historia (3.273 unidades)

Los flotadores de las puntas de las alas se retraen eléctricamente formando los bordes marginales.

El PBY-5A fue el primer anfibio de la familia Catalina con la instalación del tren triciclo

El Ejército del Aire de España utilizó un avión modelo PBY-5, bajo la designación DR.1 y con indicativo 74-21, como bombardero de patrulla y avión contraincendios entre 1949 y 1954. Este era un avión de las Fuerzas Aéreas del Ejército de los Estados Unidos que **atterrizó por error en el Sahara español en 1942**. En 1944 fue adquirido a los Estados Unidos por un importe de \$100.000. En 1951 fue puesto en vuelo con denominación DR 1-1 y número de fuselaje 66-1 que posteriormente cambiaría a 74-21. Inicialmente voló encuadrado en la Escuela Superior de vuelo de Maticán y posteriormente a la zona de **Baleares**, al 51 regimiento de hidroaviones de Pollensa, pero debido a que hacía agua estuvo **basado en Son San Juan**. En diciembre de **1954** sufrió un accidente al salirse de pista y, como consecuencia, causó baja y fue desguazado.

A mitad de los años 90 el Museo del Aire gestionó la incorporación de otro PBY-5A. Se trataba de un ejemplar usado en **tareas de extinción de incendios en Canadá y en Estados Unidos** y que en su última etapa fue **usado en España, por la compañía SAESA**, con el mismo cometido de extinción de incendios. Al causar baja se le pintaron las matrículas que usó el primer Catalina y en 1996 se incorporó al museo.

Su vida de servicio resumida:

Construido en 1944, sirvió en la Navy.

En 1957 es adquirido por la Armada de México.

En 1967 es adquirido por una empresa de apagafuegos canadiense que **le cambió el timón por el del Super Catalina conservando los motores P&W R-1830**.

Del 81 al 92 utilizado **como apagafuegos. Incidente en Silver Lake, Ontario**.



Del 92 al 93 Servicios aéreos españoles SAESA en Cuatro Vientos hasta 1996 que se entregó al museo.

Consolidated PBY-5^a Catalina

El hidro más popular y longevo del mundo, fue diseñado por el Director de Consolidated, Isaac M. Ladden, a petición de la U.S.Navy. De construcción toda metálica, y una refinada línea aerodinámica, con un solo plano semicantilever y estilizado fuselaje, el “Consolidated 28” se caracterizaba por unos flotadores que se replegaban hidráulicamente para formar las puntas del plano.

Pilotado en su vuelo inicial por Bill Wheatley, que llevaba a bordo al propio “Mac” Laddon, fue puesto al servicio de la Navy en 1936, como P3Y-1 primero y como PBY-1 después, siendo desarrollado en varios subtipos, hasta llegar en 1939 al más común de todos: el PBY-5A. Se diferenciaba este de los anteriores por tener capacidad anfibia, merced a un tren de aterrizaje que se replegaba hidráulicamente en el fuselaje.

Llegada la guerra, un hidro PBY-5, que bajo el nombre de “Catalina” acaba de entrar al servicio de la RAF, es el encargado de localizar el 26 de mayo del 41 al acorazado alemán “Bismarck”, dando así lugar a que entre los “Swordfish” y los navíos británicos lo envíen a pique. Volaron luego los diferentes Catalinas sobre todos los mares del conflicto, como patrulleros de largo alcance, bombarderos, torpederos, o aviones de salvamento y transporte, siendo elementos decisivos en la trascendental victoria de Midway. Construidos 3.276 entre Estados Unidos y Canadá., un número no determinado, pero que debía girar en torno a los 150, fue asimismo fabricado en la URSS hasta después de terminada la contienda.

Los múltiples Catalinas que quedan disponibles, son entonces vendidos a diversas fuerzas aéreas y aún compañías civiles, que los emplean como transportes en zonas remotas de Sudamérica y Canadá., así como en calidad de “bomberos” para la protección de los bosques estadounidenses. Todavía hoy, debe cifrarse alrededor de la docena el número de ejemplares de este eficaz y resistente anfibio que permanecen activos en América del Norte.



En 1943, y durante un vuelo de entrega desde su fábrica canadiense a la Gran Bretaña, un PBY-5A sufrió tal despiste, que tomó tierra en el territorio español de Sidi Ifni. Inmediatamente internado, fue trasladado el 8 de octubre a Barajas por su tripulación americana, a la que se agregó en calidad de copiloto el oficial español Francisco Bacariza. En Madrid quedó inmovilizado nada menos que siete años, hasta que, adquirido por el Ejército del Aire y puesto en vuelo a instancias del ministro Gallarza en la primavera de 1951, es destinado a la Escuela Superior de Vuelo de Maticán, y volado allí. frecuentemente por su coronel, D. Carlos Pombo Somoza.

Designado DR.1 y numerado 74-21, este avión, de majestuoso vuelo y lenta respuesta en el mando de alabeo, se emplea en misiones de entrenamiento y algunas de cooperación con la Armada. Durante una de estas, muy adentrado en el Atlántico y pilotado por el Capitán “Perico” Grande, sufre la parada de ambos motores debido a la obstrucción de un conducto de gasolina, consiguiendo no obstante su tripulación ponerlos de nuevo en marcha cambiando de depósito, con lo que todo queda reducido al correspondiente susto.

En ocasiones es también llevado hasta Las Palmas y Pollensa para hacer prácticas de amerizajes, hasta que, víctima de su progresivo deterioro, un día de diciembre en 1954 se sale de pista en la base mallorquina de Son San Juan, y ya su mal estado hace que se desestime una ulterior reparación.

Siete lustros más tarde, veremos de nuevo Catalinas en nuestro cielo. Son un par de anfibios chilenos, contratados por ICONA para combatir el azote del fuego en nuestros bosques. En el verano de 1990, uno de ellos comienza a ser operado por la compañía madrileña SAESA, que dirige el veterano piloto Raúl Aranda, bajo la nueva matrícula EC-EVK. A este PBY-5A se le añaden sucesivamente otros dos de idéntico tipo, también para SAESA, agregándose en 1994 el EC-FXN, un PBY-6A (cuya más notoria diferencia consiste en un empenaje vertical bastante más alargado) destinado a “Fumigación Aérea Andaluza”, la empresa de nuestro viejo amigo Sebastián Almagro.

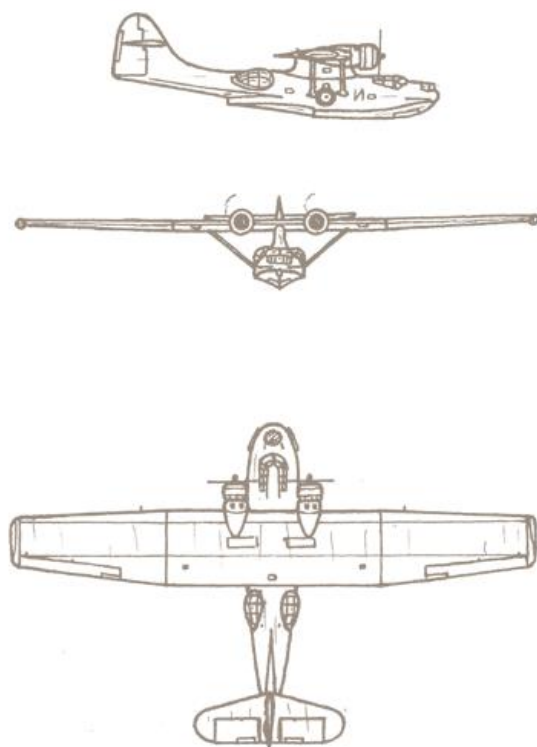
Después de tres o cuatro temporadas de combatir incendios, se llega a la lógica conclusión de que los cansados Catalina, operados desde tierra, no son ya eficaces en esta tarea. De hecho, sucedió. en Canarias que estando una tripulación en servicio de “imaginaria” bañándose desde



un bote inflable no lejos de su avión, con unas atractivas turistas a las que acababan de conocer, tuvieron súbitamente que interrumpir el idílico panorama y salir nadando a brazo partido hacia el hidro, desde donde les llegaba una especie de agudo lamento; el aviso acústico de que las bombas automáticas de achique habían entrado en funcionamiento. Cuando llegaron a bordo, encontraron el casco en buena parte anegado, ya que el ex anfibio -alejado del mar durante Dios sabe cuánto tiempo- había perdido en gran medida su estanqueidad.

Regalado en 1996 el EC-FRG al Museo del Aire por Raúl Aranda y dado de baja el FXN de Almagro, en los comienzos del nuevo siglo aún permanecen oficialmente activos los dos primeros, EVK y FMC, aunque pensamos que su disponibilidad debe ser prácticamente nula.

Consolidated PBY-5A Catalina



Motor: 2 Pratt & Withney R-1830 de 1.200 HP

Envergadura: 31,70 m

Longitud: 19,47 m

Velocidad máxima: 288 Km/h

Velocidad de crucero: 232-188 Km/h

Velocidad mínima: 125 Km/h

Techo máx./de servicio: 7.300/4.480 m

Autonomía: 4.100 Km

Tripulación: Seis hombres

Armamento: Dos ametralladoras de 12,7 mm y tres de 7,7 mm. 1.800 Kg de bombas

Peso vacío: 9.500 Kg

Peso total: 14.700-16.060 Kg

Primer vuelo: 21 de marzo de 1935, el prototipo P3Y-1; 22 de noviembre de 1939, el PBY-5^a

Texto sacado del libro

Aviones Españoles del siglo XX

Autor:

Jaime Velarde Silió

Edición:

Fundación Infante de Orleans

