

Dornier Do-27 1959



El tres de diciembre de **1959** volaba por primera vez la CASA 127 (U-9), un desarrollo de la Dornier 27 elaborado por la compañía española.

Esta avioneta de construcción metálica estaba dotada de dispositivos de hiper sustentación que le proporcionaba buenas cualidades para despegues y aterrizajes en campos cortos, además de poseer una excelente visibilidad y ser de manejo dócil.

La serie constaba de **50 avionetas que serían construidas en los dos siguientes años en la factoría de Tablada en Sevilla**. Venían a sustituir a las obsoletas Fieser Fi-156 Storch, para prestar servicios de enlace en casi todas las unidades del Ejército del Aire.

Una segunda serie compuesta por 26 avionetas fue comprada directamente a la Luftwaffe en 1973, procedentes de la casa Dornier.

En sus primeros años de vuelo estuvo destinado en el Sahara Español con la Escuadrilla 408 donde demostró su robustez y versatilidad en la dureza del clima y terreno del desierto

Al final de su vida operativa a principios de los años 90, fueron cedidas 15 de ellas a la Subsecretaría de Aviación Civil, siendo trasladadas a diversos aeroclub y escuelas de paracaidismo.

Dornier 25/27

En 1950, el Profesor Claudius Dornier, hijo, ante los impedimentos que existían en la Alemania de posguerra para fabricar aviones, establece en Madrid la Oficina Técnica Dornier, cuyo primero y único proyecto será la Dornier 25, como respuesta al requerimiento de una avioneta de enlace por parte del Ejército del Aire.

Construida en Sevilla por CASA, propulsada por un motor español "Tigre" y pilotada en su vuelo inicial por Ernesto Nienhuisen, la Do-25 supera en el concurso a la AISA AVD-12 rival, y es en consecuencia galardonada con un pedido por cincuenta ejemplares.



Equipado el segundo prototipo con un motor Continental O-470 de 225 HP. y volado también en Sevilla por Ernesto, es más tarde presentado en Alemania, donde, superada ya la prohibición, la ahora denominada Dornier 27 será el primer avión de cualquier tipo que se fabrique en serie en la República Federal. Enviado al INTA con numeración 64-49, este prototipo es mandado al Sahara en 1957, donde, a partir del año siguiente experimentará las duras condiciones que impone la “Guerra de Ifni”.

De construcción enteramente metálica, con sólo las superficies de mando forradas de tela, su plano en voladizo es bilarguero en cajón, y va provisto de slots fijos todo a lo largo del borde de ataque, y flaps de doble ranura en el de salida, donde los alerones también se abaten parcialmente para aumentar la curvatura. El amplio fuselaje es monocasco en su parte posterior, y el tren de aterrizaje tiene amortiguadores oleoneumáticos y frenos hidráulicos de disco.

Construidas más de seiscientas en Alemania y las cincuenta CASA 127 en España, tanto unas como otras llevan motor Lycoming. Opcionalmente dotada de doble mando, la Do-27 goza de una gran visibilidad, y es dócil y notablemente ágil para su configuración, teniendo extraordinarias características de vuelo lento, que, unidas a una admirable robustez, le permiten operar en terrenos sin preparar y de muy reducidas dimensiones. Empleada por una docena de fuerzas aéreas, son también varios los países que la utilizan civilmente como transporte ligero, avión taxi, ambulancia, etc.

Entregadas por CASA al Ejército del Aire a partir de 1960, las primero llamadas L.9 y U.9 desde 1978, sustituyen en las escuelas de vuelo sin motor a las venerables “Cigüeñas”, y son luego distribuidas por las distintas bases, sirviendo también en el SAR y relevando, ya bien entrados los setenta, a las Cessna “Bird Dog” en la 407 Escuadrilla de Observación y Enlace, con base en Tablada.

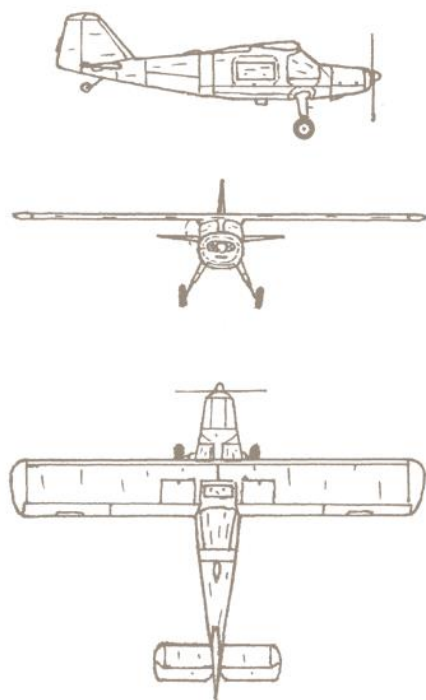
En 1970, se había constituido la 408 Escuadrilla, basada en El Aaiún. Allí permanecieron las Dornier hasta la cesión del Sahara a finales del 75, realizando infatigables toda clase de misiones de transporte, enlace, reconocimiento, e incluso actividades antiguerrilla. . .



Adquiridas en 1973 otras veintisis a la Luftwaffe, quince fueron posteriormente transferidas a diferentes aero clubs -donde algunas se emplearon en prácticas de paracaidismo- quedando actualmente (cuando ya han cumplido los cuarenta años de servicio con el Ejército del Aire) casi una veintena en total activas a lo largo de la geografía española. Las militares desempeñan tareas de enlace en las bases de Torrejón, Albacete, Morón y Talavera, mientras que en la Academia General del Aire remolcan también veleros, en los que practican el vuelo sin motor los cadetes. En cuanto a las civiles, de la docena que aún tenía la Dirección General de Aviación Civil, cuatro pasaron a la Fundación Vara de Rey de Corral de Ayllón -campo de la antigua Milicia Aérea Universitaria, utilizado como aeródromo auxiliar por la Legión Cóndor durante la guerra civil- dos, las matriculadas EC-CFO y CHQ, fueron a parar al “Parc Aeronautic de Catalunya”, a EC-CHN al homónimo de la Comunidad Valenciana, y, finalmente, la EC-CFN suele volar con la Fundación Infante de Orleans todos los domingos de exhibición en Cuatro Vientos, generalmente pilotada por Augusto Nuñez.

Hace ya muchos años, las Dornier españolas fueron sometidas en la Maestranza Aérea de Albacete a una modificación que aumentaba en buena medida el ancho de vía de su tren de aterrizaje, minimizando así su propensión al “caballito” en condiciones de viento cruzado, único reproche que se les puede hacer a estas avionetas, por lo demás siempre nobles en vuelo.

Dornier 25/27



Motor: ENMASA Tigre de 150 HP (Lycoming GO-480 de 270 HP)

Envergadura: 12,00 m

Longitud: 9,40 (9,60) m

Velocidad máxima: 205 (250) Km/h

Velocidad de crucero: 182 (225) Km/h

Velocidad mínima: 52 (57) Km/h

Techo máximo/operativo: -/5.000 (6.420/5.500) m

Autonomía: 800 (1.465) Km

Acomodo: Cuatro plazas (seis)

Peso vacío: 760 (990) Kg

Peso total: 1.100 (1.500) Kg

Primer vuelo: 25 de julio de 1954

(8 de abril de 1955)



Texto sacado del libro
Aviones Españoles del siglo XX

Autor:

Jaime Velarde Silió

Edición:

Fundación Infante de Orleans