

CASA 207 Azor (T.7): 1955/20



equipo de diseño.

Siguiendo la política de prototipos nacionales, tan pujante en los años cincuenta, la Oficina de Proyectos de Construcciones Aeronáuticas lleva a cabo su más logrado y mayor transporte, con la ambiciosa idea originaria de que llegue a volar en Iberia. El prototipo es pilotado por Ernesto Nienhuisen en su vuelo inicial, llevando de copiloto al propio Huarte Mendicoa, jefe del

De clásica construcción todo metal y con las partes móviles de mando forradas de tela, tiene un plano bilarguero cuyos alerones se abaten en conjunción con los flaps, para aumentar as. la sustentación. El fuselaje es semimonocasco y entre su equipo lleva un piloto automático Sperry, y buena instrumentación para el vuelo sin visibilidad. Acciona hidráulicamente flaps, tren y dirección de rueda de morro, así como los frenos, actuando eléctricamente y mediante líquido la protección antihielo. Los amortiguadores son oleoneumáticos.

Buen avión, sólido, maniobrero y agradable de volar, nace sin embargo demasiado tarde y no puede vencer la competencia de los más refinados Convair 440 en el mundo civil o los más baratos y acreditados DC-3 y DC-4 en el campo militar.

Pese a haber despertado interés en EEUU, Brasil y Alemania, donde se especula con una versión provista de turbohélices, no consigue más contrato que los veinte adquiridos en 1957 y 1963 por el Ejército del Aire, la mitad en la versión carguera C-207C, a m.á de los dos prototipos fabricados.

Recibido su certificado de aeronavegabilidad del INTA el 17 de enero del 58, en 1962 entra en servicio como T.7 con el Ala 35 de Transporte, con base en Getafe, y durante dos décadas rinde en ella a plena satisfacción, realizando las “estafetas” entre la Península y Canarias, o transportando carga por Europa, hasta que es dado de baja en 1981, manteniéndose sin

embargo dos en vuelo durante unos años como remolcadores de blancos, para causar ya oficialmente baja en 1988. Entre los años 72 y 78 cuatro de ellos, que hab.an sido equipados con una cámara ventral, prestaron servicio como aviones fotográficos con el 403 Escuadrón de Cuatro Vientos.

Durante sus años de servicio, fueron aeroplanos fiables, que no dieron problemas de mantenimiento y son recordados con cariño por cuantos los volaron, aunque también recuerdan con menos simpatía lo ruidoso de su cabina. A lo largo de las 55.000 horas de vuelo que aproximadamente realizaron, sólo uno, y ya en las postrimer.as de su vida activa, se perdió. En accidente, llevándose también por desgracia las vidas de sus once ocupantes. Ocurrió. en Chiva (Valencia) el 19 de enero de 1977, mientras, con mal tiempo, realizaba una aproximación nocturna a Manises.

Como merecido premio a una tarea eficaz, si bien no brillante, dos “Azor” pueden actualmente ser contemplados al aire libre en el Museo del Aire de Cuatro Vientos, y uno más, también a la intemperie, junto a la fábrica que CASA tiene en la base de Getafe.



Línea de “Azores”, listos para su entrega al Escuadrón 351 del Ala 35 de transporte, en Getafe.

Avión de **transporte de tropas y carga de corto y medio alcance**. Inicialmente fue **planeado para el mercado civil como avión de pasajeros**. Su principal carencia es que **no contaba con cabina presurizada**.

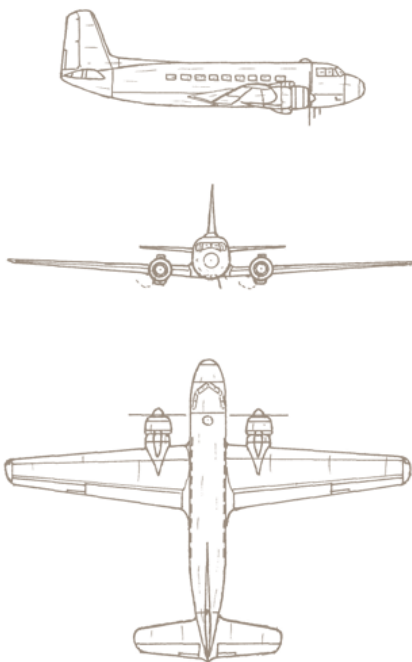


Su diseño procede de los también bimotores **C-201 Alcotán** y **C-202 Halcón**. Inicialmente estaban previstos motores de 1300 hp fabricados por ENMASA. Bristol Hercules.

El prototipo realizó su **primer vuelo** el 28 de septiembre de **1955**.

El Ejército del aire recibió 10 CASA 207A y 10 207 **C**, con designación **T.7B**, con piloto automático y una puerta de carga. Su capacidad de **carga se cifraba en 3350 kg**. El Azor tuvo su destino en el 351 Escuadrón del Ala 35, y en el Centro Cartográfico y Fotográfico. **Dados de baja en 1982**, excepto dos unidades dedicadas al remolque de mangas.

CASA 207 Azor



Motor: 2 Bristol Hércules 730 de 2.040 HP

Envergadura: 27,80 m

Longitud: 20,85 m

Velocidad máxima: 458 Km/h

Velocidad de crucero: 428-336 Km/h

Velocidad mínima: 140 Km/h

Techo máx./ operativo: 9.300/8.600 m

Autonomía: 2.960 Km

Tripulación: Cuatro hombres

Acomodo: 30-40 pasajeros

Peso vacío: 9.820 Kg

Peso total: 15.000-17.000 Kg

Primer vuelo: 28 de septiembre de 1955km

Texto sacado del libro
Aviones Españoles del siglo XX

Autor:

Jaime Velarde Silió

Edición:

Fundación Infante de Orleans