Boeing KC-97

"Nada menos que a principios de 1942, a escasos meses de entrar los Estados Unidos en la Guerra Mundial, comenzó la casa Boeing el estudio de uno de sus "aviones del mañana"; un transporte basado en el B-29, que ya estaba en avanzado periodo de construcción, siguiendo la misma pauta por la que el 307 "Stratoliner" había estado basado en la "Fortaleza Volante" B-17.

De hecho, el prototipo del C-97 o "modelo 367", tenía planos, motores, cola y tren de B-29, siendo diferente sólo en el fuselaje, compuesto por dos partes, de las que la mayor y presurizada era totalmente nueva e iba superpuesta a otra inferior, que no era sino un semifuselaje de "Superfortaleza" B-29.

Después de un preserie de diez aviones, se decidió adaptar los demás de la serie al nuevo bombardero B-50, del que tomaron motores y timón de dirección.

Los primeros 77 construidos fueron "Stratofreighter" de carga y transporte de tropas, mientras que los siguientes 711 eran KC-97 cisternas, de diversos tipos que se emplearon principalmente en el abastecimiento de los B-47 del Strategic Air Command.

Con la llegada de los reactores KC-135, los KC-97 comenzaron a ser retirados o reconvertidos en C-97G, provistos ahora de grandes depósitos auxiliares bajo los planos. Algunos de estos fueron a su vez transformados a partir de 1965 en KC-97L, sustituyendo dichos depósitos por un par de reactores.

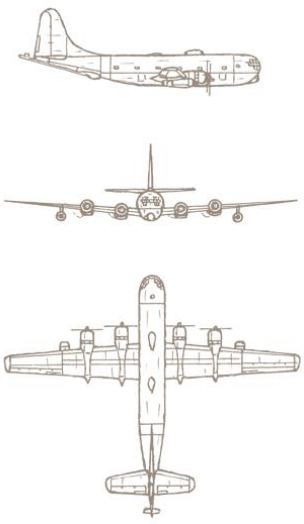
Como es bien sabido, los C-97 habían dado lugar en 1947 al modelo civil "Stratocruiser", que, entre otras compañías, voló con Pan American y BOAC hasta ser desplazado por los reactores. Pero no acaba aquí. la historia de estos aviones -los últimos de émbolo diseñados por Boeing- pues el 19 de septiembre de 1962 alza por primera vez el vuelo el monstruoso "Pregnant Guppy",

de enorme fuselaje apto para cargas de extraordinario volumen, tales como los componentes de cohetes Saturno y Apolo. De este modelo -transformación de C-97 supervivientes- se han producido diferentes versiones, y hasta hace poco más de una década se veía de cuando en cuando un Guppy 201 de Airbus Industrie en Sevilla, cargando piezas fabricadas por CASA, con destino a la línea de montaje final en Toulouse.

El 19 de mayo de 1972 llegan, para formar el nuevo Escuadrón 123 de Torrejón, tres KC- 97L, con el fin de poder abastecer en vuelo a los “Phantom” del Ejército del Aire, y en esta misión prestan servicio hasta marzo del 76. En los cuatro Cuatro años escasos que bajo el código TK volaron entre nosotros, se puso de manifiesto la dificultad de transferir combustible desde un avión de hélice -relativamente lento a pesar de sus J-47 auxiliares- a reactores supersónicos de caza. En la base albaceteña de Los Llanos estuvieron así mismo estacionados un par de C-97G de transporte, que ya no surcaron los cielos manchegos, siendo principalmente fuente viva de repuestos para los cisternas.

Nuestros TK fueron mandados por el Comandante Eladio Ramos y, en cierta ocasión, prestaron una muy estimable ayuda a varios “Phantom”, cortos de combustible después de internarse profundamente en el Atlántico, en maniobras conjuntas con la Marina Francesa. No obstante ser el abastecimiento en vuelo su misión primordial, en caso necesario podían transformarse en transportes.
El TK.1-3, puede ser contemplado actualmente en el Museo del Aire de Cuatro Vientos.”

Boeing C-97



Motor: 3 Pratt & Whitney R.4360 de 3.800 (más dos reactores GE J-47 de 2.360 Kg/e.)
Envergadura: 43,10 m
Longitud: 33,65 m
Velocidad m.xima: 603 (720) Km/h
Velocidad de crucero: 534-479 (478) Km/h
Techo operativo: 10.670 (9.500) m
Autonom.a: 6.920 (7.500) Km
Tripulaci.n: Cinco hombres
Acomodo: 80-134 soldados
Peso vac.o: 37.417 (35.640) Kg
Peso total: 69.460 (79.450) Kg
Primer vuelo: 15 de noviembrede 1944 (1957)

Texto sacado del libro

Aviones Españoles del siglo XX

Autor:

Jaime Velarde Silió

Edición:

Fundación Infante de Orleans

Finalizada la WW II quedaron en construcción numerosos B-29 que se transformaron en transportes y aviones nodrizas.

El fuselaje doble burbuja conserva la parte inferior que es básicamente la estructura del B-29.

Mediante los **acuerdos firmados en 1970** entre España y los Estados Unidos, la USAF cedió tres Boeing KC-97L y dos C-97 de carga para canibalizar las piezas de repuesto necesarias para mantener en vuelo a los tres KC-97L. A finales de **1972**, conforme a lo dispuesto en los acuerdos firmados, llegaron los aviones.

Los C-97 fueron llevados a la **Maestranza de Albacete** para su canibalización y los KC-97L se incorporaron en **Torrejón al Escuadrón 123** para su utilización en misiones de reabastecimiento en vuelo a los aparatos **F-4C**. Ninguna otra aeronave del EA podía utilizar el sistema de reabastecimiento que traían los KC-97L.

Es curioso mencionar que, **en los acuerdos que se firmaron, se reflejaba la entrega de KC-130** de Lockheed y llegaron los KC-97L con los problemas de **escasa velocidad y la menor maniobrabilidad de la lanza a la hora de repostar.**

También resaltar que los pilotos españoles que se encontraban en Tucson entrenándose en F-4C hicieron los reabastecimientos con modelos **KC-135**, por lo que una vez en España tuvieron que hacer prácticas de reabastecimiento con KC-97L de la USAF que se encontraban en Europa y así estar sueltos a la hora de incorporase los KC-97L al 123 Escuadrón de Torrejón.

Los KC-97L que llegaron a España tenían **muchos años de servicio** y siempre iban al límite de velocidad en las maniobras de reabastecimiento de los F-4C, con flaps abajo y con la máxima concentración de los pilotos de Phantom para que no rompieran la formación o el enganche de la lanza telescópica.

A partir de **1976**, cuando **fueron dados de baja en el EA,** el destino de estos gigantescos aparatos fue la **subasta como chatarra** y terminaron como cafeterías o discotecas con la excepción del conservado en el museo.

Motores: 4 Pratt & Whitney R-4360-59 Wasp Major de radiales de 3.500 CV

20.000 litros de combustible para transvase y **16.200** para su propio consumo.
Peso máximo

Los KC-97L iban equipados con el sistema de reabastecimiento **mediante pértiga,** que permite una transferencia más rápida del combustible, siendo el más idóneo para aviones de gran tamaño. Los KC-97L fueron los únicos aviones militares españoles con este sistema, ya que sus sucesores llevan el **sistema de manguera y sonda**

Texto sacado del libro
Aviones Españoles del siglo XX
Autor:
Jaime Velarde Silió
Edición:
Fundación Infante de Orleans