



Dassault Falcon 20E (TM 11) (1963 / 1970)



Primera irrupción de Marcel Dassault en el terreno de los reactores de negocios e inicialmente solicitado por la compañía Pan American, el primero llamado “Mystère 20”, luego “Fan Jet Falcon” y finalmente “Falcon 20”, ha constituido uno de los grandes éxitos de la industria francesa y, con más de medio millar de ejemplares entregados, 516 para ser

exactos, hasta que en 1988 termina su producción, se cuenta también entre los modelos más populares del mundo, con más de 1.400 ejemplares producidos hasta ahora, si contamos también sus múltiples derivados.

Pilotado por Ren. Bigand en su vuelo inicial, el prototipo estaba propulsado por dos motores Pratt & Whitney JT-12A de 1.500 Kg. de empuje, los cuales pronto fueron cambiados por los GECF- 700 que llevarán casi todos los aviones de las diferentes series.

Haciendo honor a su apellido, el nuevo avión de Dassault es “un caza con cabina de pasajeros”, cómodo, ágil y preciso, de muy robusta construcción metálica, que lleva dos sistemas hidráulicos para energizar todos los mandos de vuelo, flaps, tren, dirección de rueda de morro, frenos y aerofrenos. A partir de la versión “F”, los hipersustentadores delanteros, que hasta entonces eran de ranura fija, pasan a ser mixtos, con la parte interior del borde de ataque provista de slats móviles del tipo Krüger. Similares por lo demás los sucesivos tipos -salvo los 41 “Guardian” que solicita el U.S.Coast Guard con reactores Garrett- vuelan por todos los cielos del mundo en calidad de ejecutivos, entrenadores, ambulancias, etc, dedicándose también unos cuantos en Francia a servir como bancos de pruebas en vuelo para diferentes ingenios, tanto aerodinámicos como armamentísticos.

El 29 de agosto de 1970 la Subsecretaria de Aviación Civil matricula el EC-BVV, Falcon 20 destinado a la calibración de ayudas. A éste le seguirán otros tres con matrícula civil, que a partir de 1978 ser. cambiada por la militar del 401 Escuadrón, que con base en Barajas manda el Teniente Coronel Enrique Nieto. Con un quinto avión del mismo tipo más tarde incorporado, los



llamados T.11 llevan una vida bien atareada, compaginando la comprobación de ayudas con el continuo traslado de personalidades, hasta que en los primeros años noventa dos de ellos son transformados por CASA y la también española ELT, para seguir prestando servicio como “ELINT” o aviones de “guerra electrónica”, siendo ambos entregados de ese modo en 1995 al 408 Escuadrón.

Desde que en la segunda mitad de la década anterior se empieza a animar el ambiente aeronáutico por estos pagos, otros dieciséis Falcon 20 se han matriculado civilmente en España, volando como aero taxis y transportes de carga en las compañías Air Truck, Audeli, TAHIS, Alfajet y Gestair. Cuando termina el milenio, los Falcon 20 EC-EDC, EHC y HCX prosiguen sus vuelos al servicio de Audeli, así como el EC-HEG operado por Gestair para el Banco Zaragozano, que es del tipo “Falcon 200”, especie de “20F” equipado con dos Garrett ATF-3 turbofan.

En cuanto a los militares, quedan activos en Torrejón un T.11 dedicado al transporte VIP, y los dos TM.11 “ELINT”, que portan las numeraciones 408-11 y 408-12.

Dassault Falcon 20



Motor: 2 General Electric CF-700de 1.983 Kg/e.

Envergadura: 16,30 m

Longitud: 17,15 m

Velocidad máxima: 885 Km/h

Velocidad de crucero: 860-750 Km/h

Velocidad mínima: 152 Km/h

Techo operativo: 13.000 m

Autonomía: 3.580 Km

Tripulación: Dos hombres

Acomodo: 8-14 pasajeros

Peso vacío: 7.245 Kg

Peso total: 13.000 Kg

Primer vuelo: 4 de mayo de 1963



Texto sacado del libro
Aviones Españoles del siglo XX

Autor:

Jaime Velarde Silió

Edición:

Fundación Infante de Orleans

Llegado en **1970** para **calibración de radioayudas y equipos de navegación aérea**.

A esta misión se añadieron otras como **transporte de personalidades, de Órganos y de equipos para trasplantes**.

A partir de **1988** se le dotó de equipos de inteligencia electrónica para convertirse en un **avión de Guerra e Inteligencia Electrónica**.

Inicialmente dependió de Aviación Civil, luego pasó a Barajas y más tarde a Torrejón **47 Grupo Integrado** en el **Centro de Inteligencia Aérea (CIA)** hasta su baja en 2020.

Motores lleva 2 **General Electric CF 700-2D de 2100 kg de empuje**. Es un turbofan de popa de dos ejes con relación de derivación 2,0:1.

Peso total 12.400 kg.