

Vuelo del Dornier 24 al Museo de Aeronáutica y Astronáutica Español

José Luis Ferragut Aguilar

En junio de 1968, al ascender a Capitán, fui destinado al Aeródromo Militar de Pollensa, como Jefe de la 804 Escuadrilla de FF.AA. y cuyo material era el Dornier (Do-24), hidroavión de origen alemán; esta Unidad dependía operativamente del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR) de Madrid; administrativamente y de apoyo logístico del Aeródromo de Pollensa, y de las misiones a realizar para el SAR, por el Centro Coordinador de Salva-

mento (RCC) de Palma en Son Bonet; la plantilla estaba formada por seis oficiales, ocho suboficiales de Servicio de Vuelo, alrededor de setenta hombres, entre mecánicos de vuelo, radionavegantes, observadores, sanitarios, fotógrafos, mecánicos de mantenimiento y personal de tropa; aparte del personal tanto militar como civil que prestaba servicio en los talleres de Material que dependían a través del Aeródromo y Son San Juan de la Maestranza Aé-

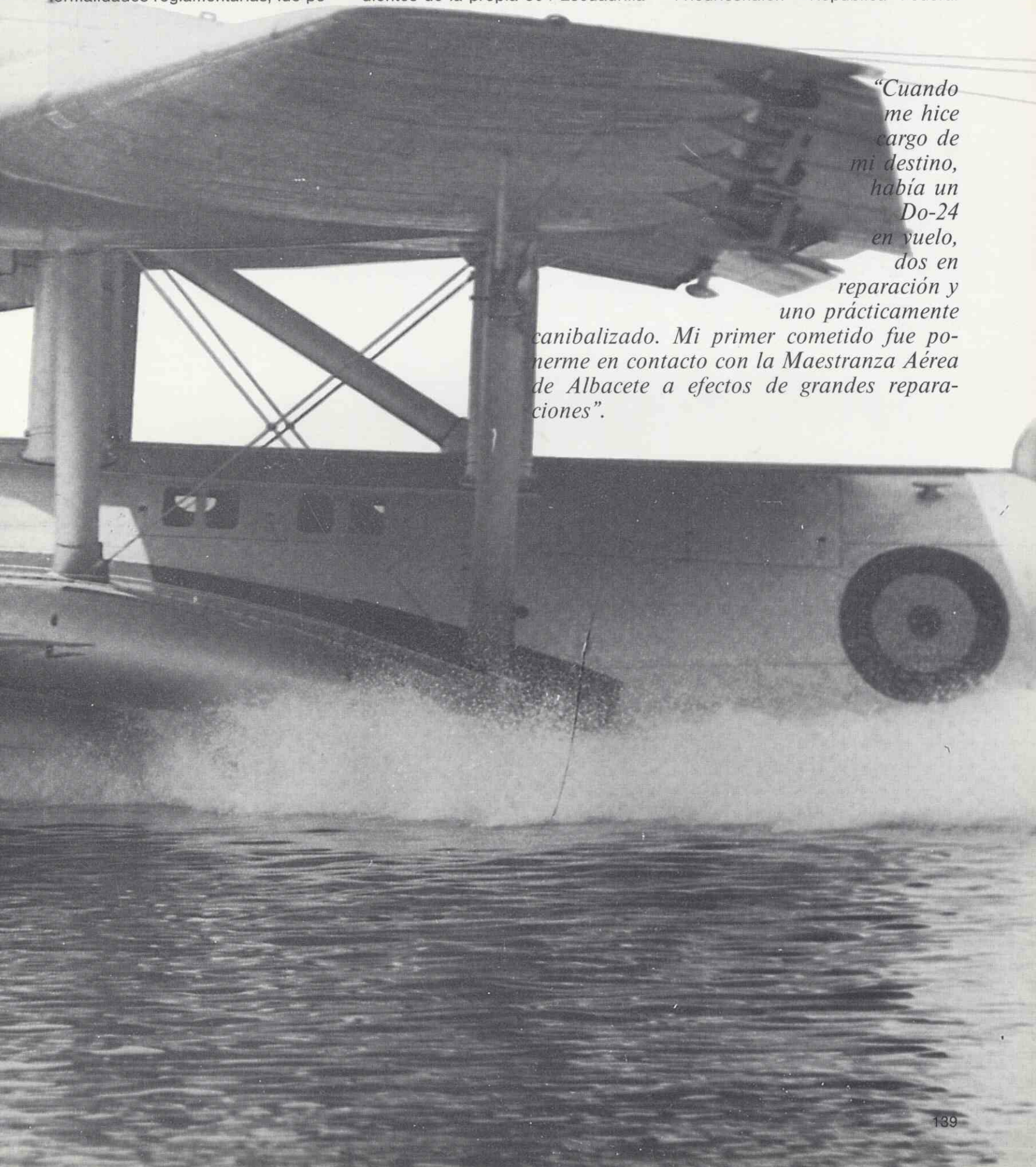


rea de Albacete, y otro personal del Servicio de Grúas y Marítimo muy especializado, completaba un destacamento importante en medios humanos. Cuando me hice cargo de mi destino, había un Do-24 en vuelo, dos en reparación y uno prácticamente canibalizado; mi primer cometido, aparte de cumplir con las formalidades reglamentarias, fue po-

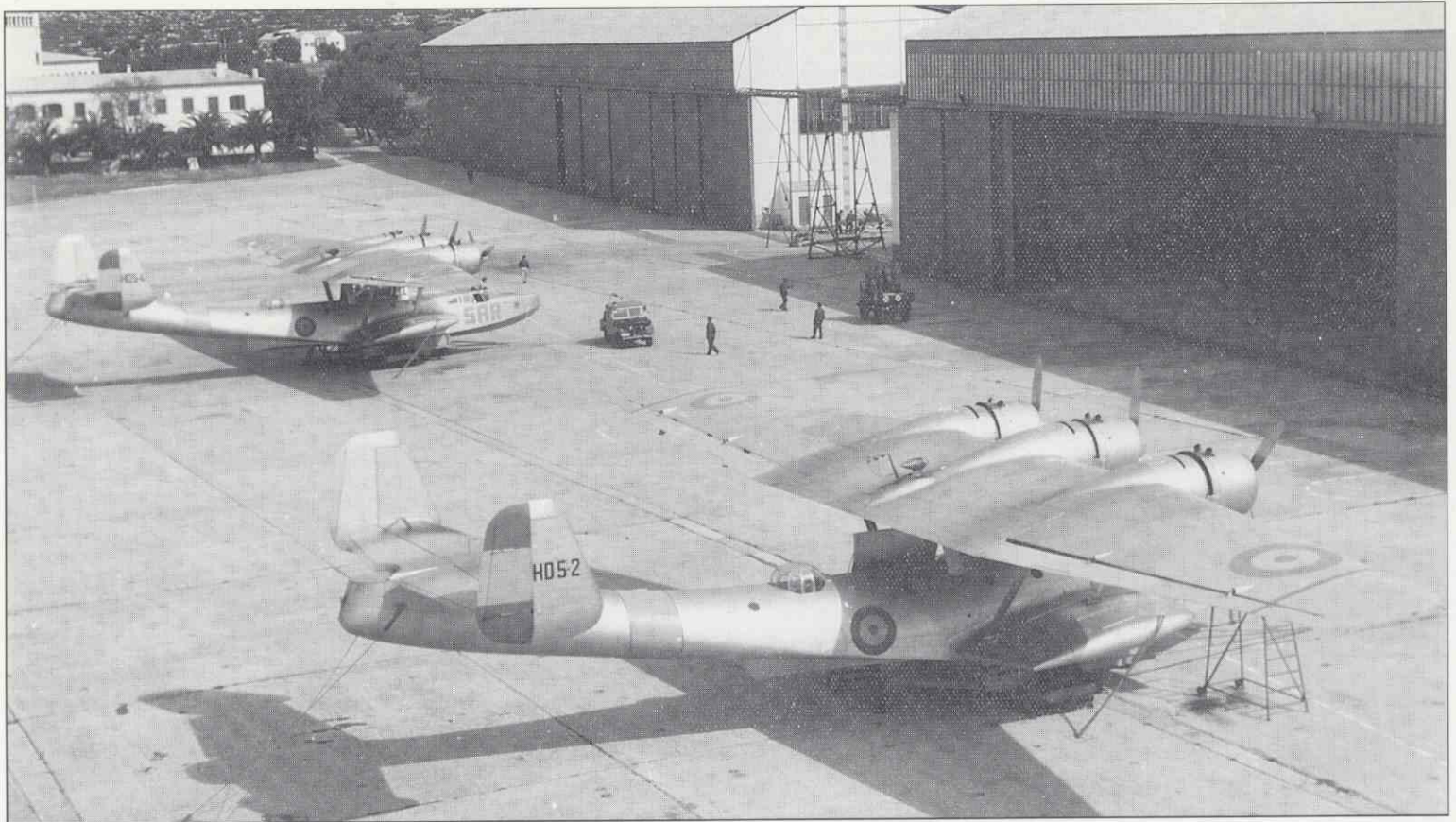
nerme en contacto con el entonces Tte. Coronel Fermín Tordesillas, Jefe de la Maestranza Aérea de Albacete, (de donde dependían los Dornier 24 a efectos de grandes reparaciones, como el tercer Escalón), teniendo el apoyo de la Jefatura de Material de Son San Juan, y atendían la primera línea, oficiales y suboficiales dependientes de la propia 804 Escuadrilla

de FF.AA., y recibir el apoyo técnico, intentar poner en vuelo los cuatro Do-24 e iniciar un programa de mejoras instrumentales, de sistemas, equipos y radiocomunicación, hecho logrado con el trabajo y deseo de todos los citados anteriormente.

El segundo cometido fue entrar en contacto con la firma Dornier AG de Friedricshafen —República Federal



“Cuando me hice cargo de mi destino, había un Do-24 en vuelo, dos en reparación y uno prácticamente canibalizado. Mi primer cometido fue ponerme en contacto con la Maestranza Aérea de Albacete a efectos de grandes reparaciones”.



Aparcamiento en tierra de los hidroaviones Dornier 24 en el aeródromo militar de Pollensa.

Alemana— para recibir si fuera necesario cualquier apoyo técnico en la consecución de los objetivos fijados a la Escuadrilla.

Bajo la dirección del entonces Capitán Gabriel Camps, experto en las técnicas de Agua, Búsqueda y Salvamento, realicé un curso de técnicas de mar y calificación tipo; antes de ello, ocurrió una anécdota que creo es digna de ser contada; el Jefe del Aerodromo Militar de Pollensa, cumplía semestralmente y estrictamente las horas de vuelo reglamentarias en los Do-24, del que estaba calificado, pero sin realizar ni servicios ni misiones. Nada más incorporarme a la Unidad, coincidió que el citado jefe del Aerodromo tuvo que realizar las horas semestrales y le pedí acompañarle como copiloto, pues aunque el avión estaba calificado para dos pilotos, él, estos vuelos los realizaba como único piloto; al no tener yo todavía el curso de Do-24 solo pude "palparlo" en línea de vuelo y en virajes muy suaves, no obstante pude percatarme de lo bien que volaba y cómo se comportaba sobre el mar en las fases de rodaje y atraques a boya. A la semana de llegar había recopilado toda la información y procedimientos sobre los Do-24, me los "chape" y creo llegué a conocer casi todo sobre él, hasta sus más "recónditos" rincones; esto sucedía en los quince primeros días de novato en mi destino; pocos días después el mismo Jefe del Aerodromo me invitaba para hacerme

CARATERISTICAS TECNICAS

DIMENSIONES

| | |
|-----------------------------|---------------|
| Envergadura | 88,6 ft. |
| Longitud del casco | 72,6 ft. |
| Altura máxima | 19,0 ft. |
| Anchura del casco | 9,9 ft. |
| Anchura de flotadores | 24,3 ft. |
| Superficie alar | 1.162 ft. sq. |

PESOS

| | |
|----------------------------|-------------|
| Peso normal al despegue .. | 35.700 Lbs. |
| Peso máximo al despegue .. | 39.600 Lbs. |
| Peso en vacío | 23.600 Lbs. |
| Capacidad gasolina | 8.370 Lbs. |

«PERFORMANCE»

| | |
|-------------------------------|--------------|
| Velocidad máxima | 151-173 Kts. |
| Velocidad de crucero | 135-146 Kts. |
| Velocidad de aterrizaje | 63 Kts. |

| | |
|---|-----------|
| Dist. recorrida al despegue con peso normal | 1,320 NM. |
| Dist. recorrida al despegue con peso máximo | 1.320 NM |
| Radio de acción normal | 1.555 NM |
| Radio de acción máximo .. | 2.484 NM. |

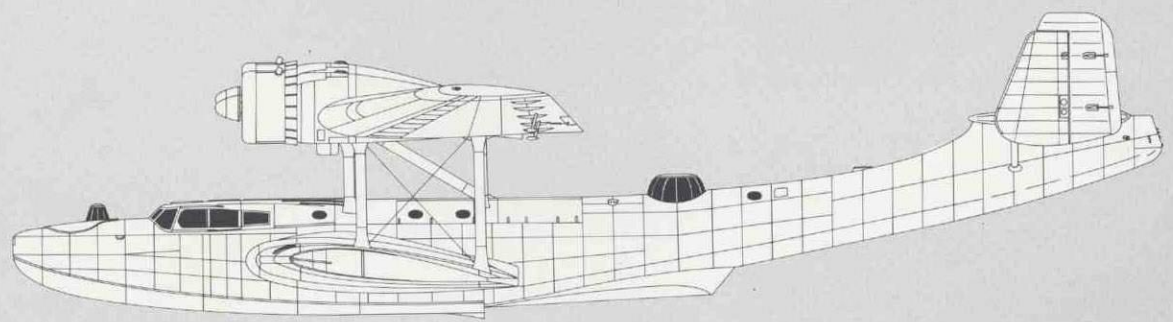
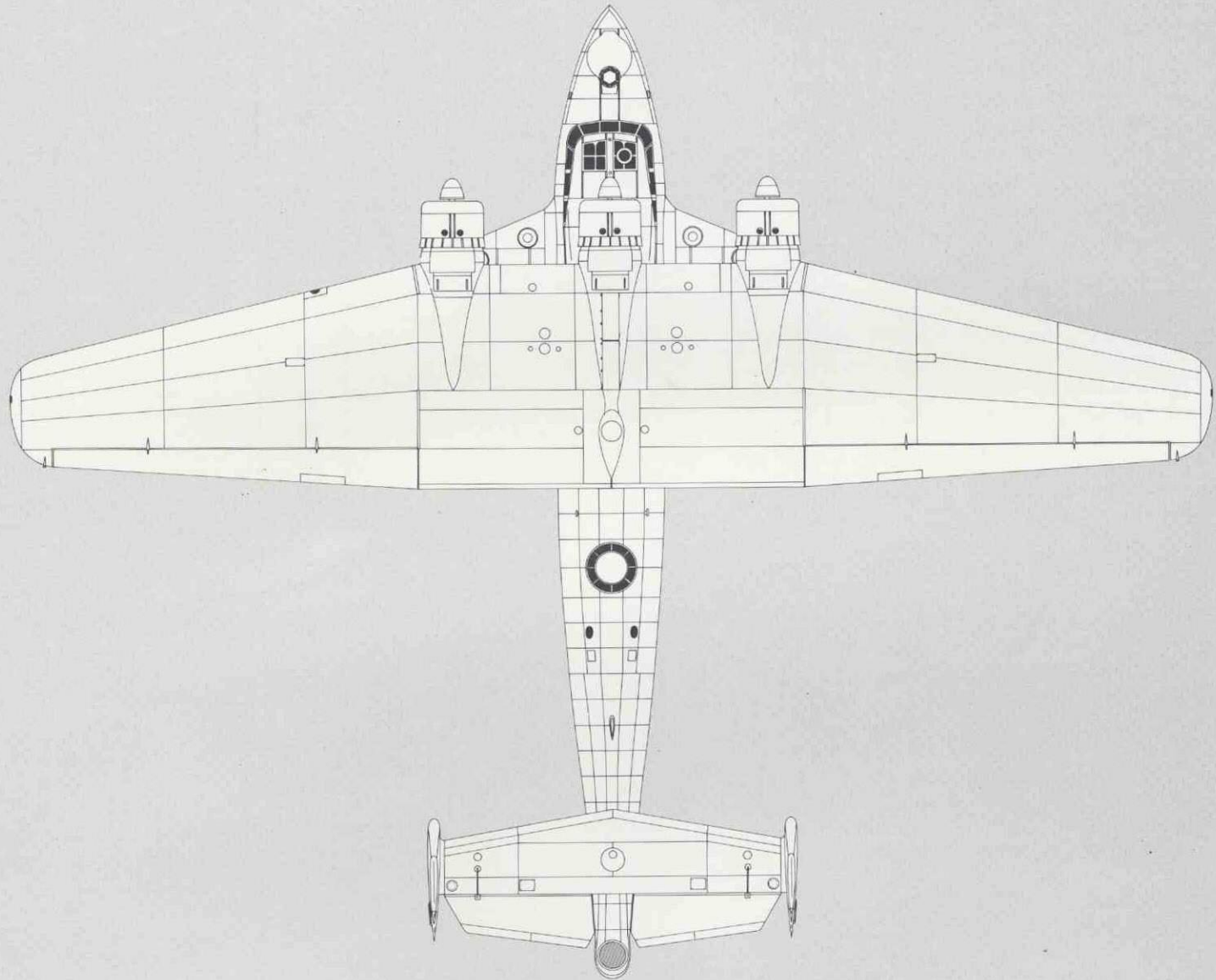
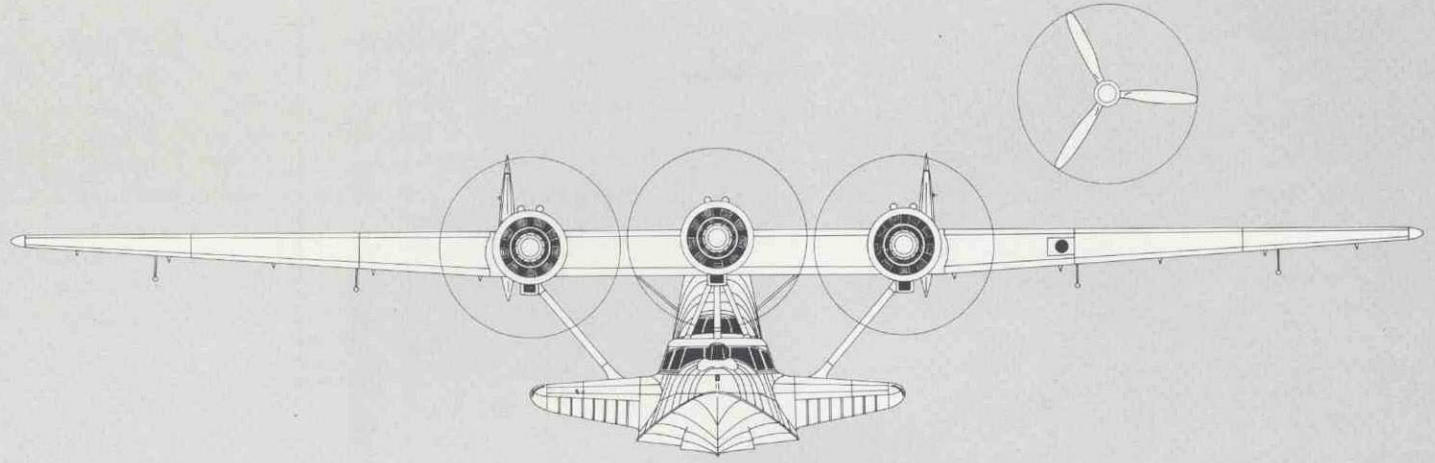
| | |
|-------------------------------------|-------------|
| Tiempo de ascenso a 6.000 ft. | 6 minut. |
| Tiempo de ascenso a 12.000 ft. | 13,2 minut. |
| Techo | 24.000 ft. |

En origen, y para reconocimiento marítimo de largo alcance, llevada 12 bombas de 50 kilogramos, dos ametralladoras de 7,9 mm. y un cañón de 20 mm.

MOTORES

Tres motores BMW Bramo Fafnir 323R de inyección, nueve cilindros en estrella, desarrollando 985 CV.

cargo de la Jefatura de Material del Aerodromo, donde se realizaban las revisiones y puestas a punto de los aviones; acepté gustoso pensando en "mis aviones" y su mejor atención; aunque tenía otras vertientes menos agradables, dependencia directa de la Jefatura del Aerodromo, con una cantidad de trabajos administrativos y de personal bastante importante, que me restaban tiempo a mi dedicación principal, la 804 Escuadrilla. La dependencia con la Base me restó de disfrutar las vacaciones de Navidad con mi familia, pues el traslado de muebles y enseres "via superficie" tardaba más de lo normal, mi corta familia estaba en "villa suegra" esperando. Mi modernidad y la responsabilidad adquirida con el Aerodromo me obligó a pasar dichas Navidades, asumiendo la Jefatura Provisional del Aerodromo, hasta el regreso del titular, de vacaciones oficiales; dice el refrán "que no hay mal que por bien no venga"; y en esos días tan bellos y soleados, que los mallorquines llaman "calmas de Enero" a pesar de estar en Diciembre, salí con una tripulación completa a "rodar el avión" sobre la preciosa bahía de Pollensa, rodando sobre las tranquilas aguas de Formentor, a diversos regimenes, sobre el radiante, virajes en el agua y sensaciones de mando a todas las velocidades y potencias que me permitía hacerlo sin "irme al aire", así como atraques y desatraques a boya, utilizando las reervas, lo más difícil de

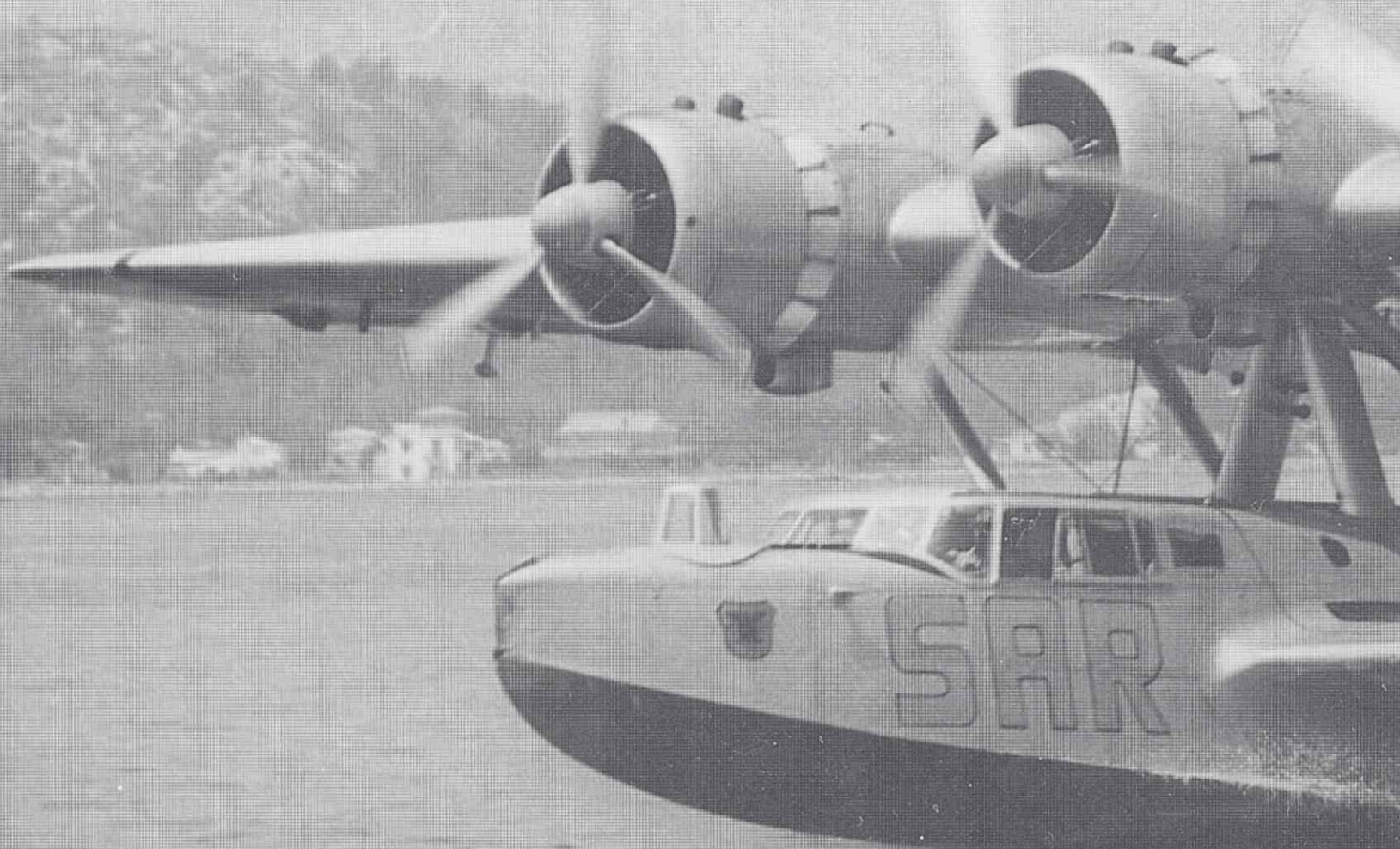


practicar; esto lo realicé durante tres o cuatro días, el último y en un momento determinado, rodando al máximo régimen, sin problema por longitud de despegue, nos encontramos inadvertidamente en el aire, las caras de mi tripulación no las olvidaré jamás, unas maniobras en el aire, ascensos, descensos a diversos regímenes, un amerizaje, otro y otro más completaron los tres de rigor, para sentirme "suelto", lo celebramos y ninguno olvidó la fecha y la hora de acontecimiento, pero estoy

"Durante tres o cuatro días del mes de diciembre salí con una tripulación completa a "rodar el avión" sobre la preciosa bahía de Pollensa. El último día, en un momento determinado, y rodando al máximo régimen, nos encontramos inadvertidamente en el aire".

seguro que el miedo aún lo sienten en el cuerpo cuando lo recuerdan; luego vino el Capitán Camps a darme el curso de calificación...

Los meses siguieron con una actividad en la Escuadrilla casi frenética, había que dar doble mando a todos los pilotos, con las técnicas de mar, sus cometidos específicos aparte del vuelo, instrucción en tierra y el desarrollo y elaboración de un plan de instrucción que posteriormente aprobó la Jefatura de Salvamento, puesta a punto de los aviones y pilo-




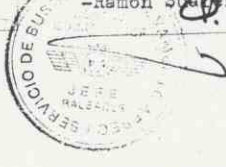
tos estando ambos calificados para realizar misiones SAR, a partir de abril de 1969; cosa que efectuamos en varias operaciones de entrenamiento con otros Centros Coordinadores de Salvamento como el francés y el italiano junto al de Sevilla y Canarias y operaciones reales, como reconocimientos, búsqueda de barcos y personas perdidas.


En junio del 69 conseguimos tener tres Do-24 en vuelo, donde volamos en formación y numerosas fotos testifican el hecho quedando uno más

“En junio de 1969 conseguimos tener tres Do-24 en vuelo, y uno de reserva. Numerosas fotos de vuelos en formación testifican este hecho, y todo ello fue logrado gracias al esfuerzo, trabajo y colaboración de muchas personas desde diversos puestos”.

de reserva, todo ello se consiguió gracias al esfuerzo, trabajo y colaboración de muchas personas, Maestría Aérea de Albacete, Material de Son San Juan, Casa Dornier de Alemania y por supuesto la plantilla entera del Aerodromo Militar de Pollensa, con el Tte. Fernando Halcón, Ingeniero Técnico Aeronáutico como responsable de estos cometidos y destinado también en el Aerodromo, que lograron unas perfectas puestas en vuelo, montando nuevos equipos instrumentales, mejorando todos los



| | | | | |
|---|------|---|--------|------------|
|  SECTOR AEREO DE BALEARES | | CENTRO COORDINADOR DE SALVAMENTO J E F E | | |
| S/Rl.* | Núm. | Fecha | N/Rl.* | Núm. |
| | | <u>402</u> | | <u>268</u> |
| ASUNTO: Supresión 804 Escuadrilla Salvamento. | | | | |
| <p>El Ilmo. Sr. Coronel Jefe del Servicio de Búsqueda y Salvamento en escrito núm -- 1003-S de fecha 12 de los corrientes, me dice lo siguiente:</p> <p>"Para conocimiento ese RCC y efectos consiguientes, adjunto remito fotocopia de la Orden de S.F. el Sr. Ministro, relativa a la disolución de la 804 Escuadrilla de Salvamento a partir del día primero del próximo mes de diciembre.</p> <p>Asimismo, remito también fotocopia del escrito del Jefe del E.M. del Aire de fecha 8 de los corrientes, con el que envía la citada Orden".</p> <p>Lo que comunico a Vd. para su conocimiento y efectos, adjuntándole fotocopia de los citados escritos.</p> <p>Dios guarde a Vd. muchos años. Son Bonet, 17 de Noviembre de 1.969 EL TTE. CORONEL JEFE DEL R.C.C. -Ramón Suárez Mallón-</p> <p style="text-align: right;"><i>R. Suárez Mallón</i></p> | | | | |
| <p>122 17-XI-69</p> <p style="text-align: center;">  </p> | | | | |
| <p>SR. CAPITAN JEFE DE LA 804 ESCUADRILLA DE SALVAMENTO.- AERODROMO MILITAR DE POLLENSA.- MALLORCA.-</p> | | | | |

| | | | | |
|---|------|---|--------|------------|
|  SECTOR AEREO DE BALEARES | | CENTRO COORDINADOR DE SALVAMENTO J E F E | | |
| S/Rl.* | Núm. | Fecha | N/Rl.* | Núm. |
| | | | | <u>274</u> |
| ASUNTO: Baja material HR-5. | | | | |
| <p>El Ilmo. Sr. Coronel Jefe del Servicio de Búsqueda y Salvamento en su escrito nº 1020-U de fecha 18 de los corrientes me dice lo siguiente:</p> <p>"El General Jefe del Estado Mayor del Aire, en escrito nº 5665-c, 4ª Sección, - Neg. 1ª, de fecha 11 de los corrientes, dirigido al Excmo. Sr. Subsecretario de Aviación Civil, comunica que se ha resuelto proceder a la baja en el servicio, del material HR-5 que dotaba a la 804 Escuadrilla de FF.AA. estacionada en el Aeródromo Militar de Pollensa".</p> <p>Lo que comunico a Vd. a los efectos pertinentes.</p> <p>Dios guarde a Vd. muchos años. Son Bonet, 21 de Noviembre de 1.969 EL TTE. CORONEL JEFE DEL R.C.C. -Ramón Suárez Mallón-</p> <p style="text-align: right;"><i>R. Suárez Mallón</i></p> | | | | |
| <p>SR. CAPITAN JEFE DE LA 804 ESCUADRILLA DE FF.AA.- AERODROMO MILITAR DE POLLENSA.- MALLORCA.-</p> | | | | |

equipos de aviso y seguridad, que nos permitieron realizar las operaciones y misiones citadas hasta en condiciones meteorológicas adversas.

Y así llegó la fecha del 17 de noviembre de 1969, en la cual por comunicación del Jefe del Servicio SAR y orden del Ministro, se disolvía la 804 Escuadrilla de FF.AA. a partir del 1 de diciembre y el 21 de noviembre igualmente me comunicaban la baja del material HR-5 (Dornier-24) que estaba dotada la Escuadrilla, le llegó el momento de la jubilación, teniendo que cumplir con la triste y dolorosa última misión de dar de baja la 804 Escuadrilla y su material, de acuerdo con el procedimiento del RAI-3 en todos sus puntos; a continuación la obligada dispersión, pues como se había presentado con inusitada sorpresa y rapidez, los viajes a Madrid (para tratar de resolver los problemas de destino de "mi gente", cosa que el General Cadenas, Director de Personal, atendió con mucho cariño y comprensión ayudando a todos), todo el proceso burocrático, administrativo de la baja, no nos dio casi tiempo ni de despedirnos, pero sí puedo asegurar, que aún perdura un espíritu de cuerpo, logrado en la convivencia de un trabajo realizado con ilusión y ganas de todos los que componíamos la 804 Escuadrilla.

La casa Dornier, tuvo noticia de ello por carta informal que envié al

"El día 17 de noviembre de 1969, la comunicación del Jefe del Servicio SAR y orden del Ministro, se disolvía la 804 Escuadrilla de FF.AA. a partir del día 1 de diciembre. Asimismo, el 21 del mismo mes me comunicaban la baja del material HR-5 (Do-24)".

"Meses más tarde, me designaron para, de nuevo, poner en vuelo un Do-24 y trasladado en vuelo al Mar Menor, donde una vez desmontado y vía superficie, llevarlo a Madrid al Museo del Aire en Cuatro Vientos".

"La puesta en vuelo duro dos meses y, por fin, el día 17 de marzo de 1970, a las 9,20 horas, y con una última pasada a la antigua Base de Hidros, dimos el último saludo a todos aquellos que se habían levantado un poco temprano para rendir un "hasta siempre" al hidroavión Do-24.

ya mi amigo Claudius Dornier Jr., el cual me había ayudado en muchos momentos de mi corto pero intenso destino en Pollensa.

Unos meses más tarde, y ya en mi nuevo destino el Ala número 37, una llamada telefónica del Ayudante del Ministro a mi Escuadrón, me anticipaba mi designación para poner en vuelo de nuevo un Dornier-24, el HR5-2, y traslado en vuelo al Mar Menor, a la Academia de San Javier, y posteriormente una vez desmontado y vía superficie llevarlo a Madrid al Museo del Aire en Cuatro Vientos.

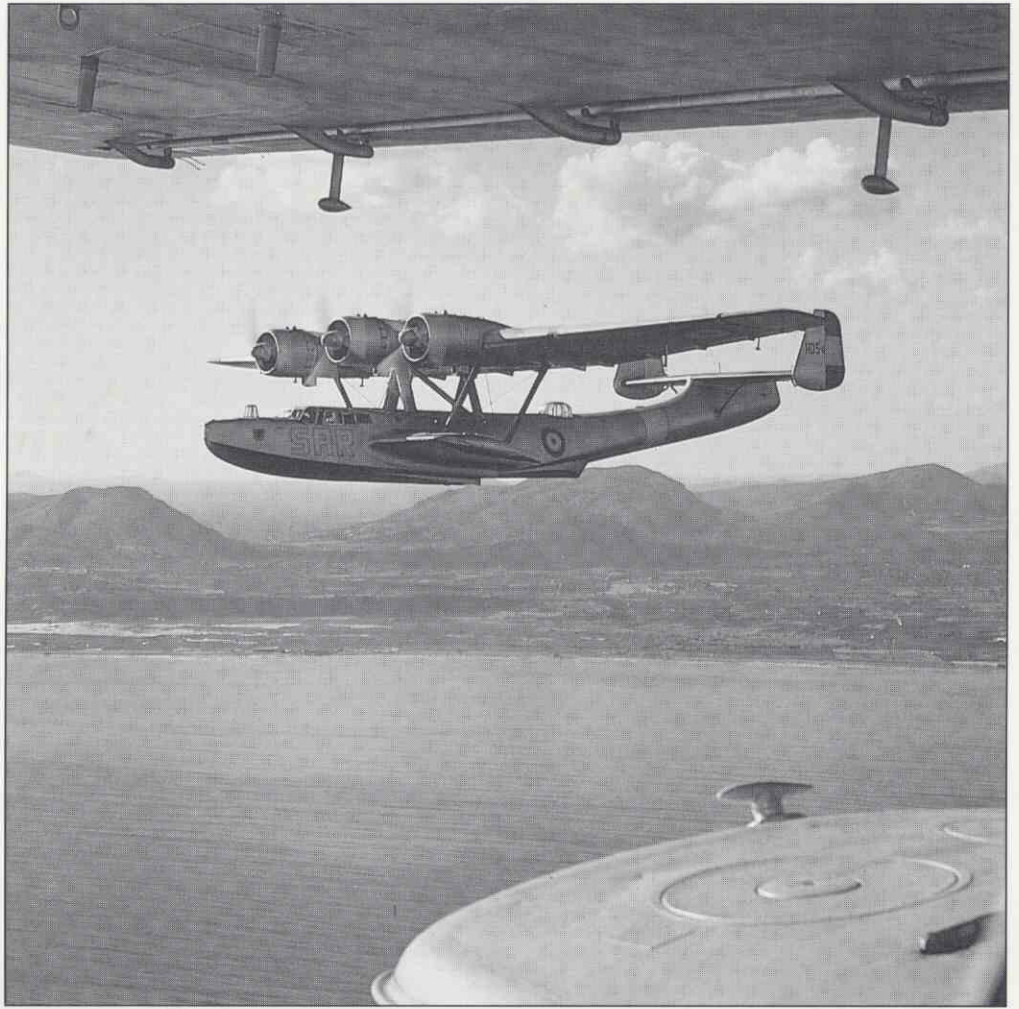
De inmediato me puse a elaborar el plan para llevar a cabo este cometido, buscando primero tripulación calificada, equipo de tierra, apoyos técnicos, logísticos, etc.; y de nuevo la Maestranza de Albacete y su Coronel Fermín Tordesillas junto a todos los estamentos de Mallorca y hasta la firma Dornier que unos meses antes habían colaborado, volvieron con sus mismas ilusiones para poner en vuelo quizá por última vez un Dornier-24; los aviones que desde su baja, no se habían tocado, ni rodado, de un mantenimiento casi personal, que los aviones estoy seguro conocían a sus mecánicos, a su total abandono, la impresión experimentada en mi primer viaje a Pollensa, a realizar el informe inicial, casi me saltaron las lágrimas al ver el estado de "mis queridos Do-24", después de varios meses junto al

corrosivo Mar Mediterráneo sin ninguna atención, mantenimiento ni conservación como ya dije.

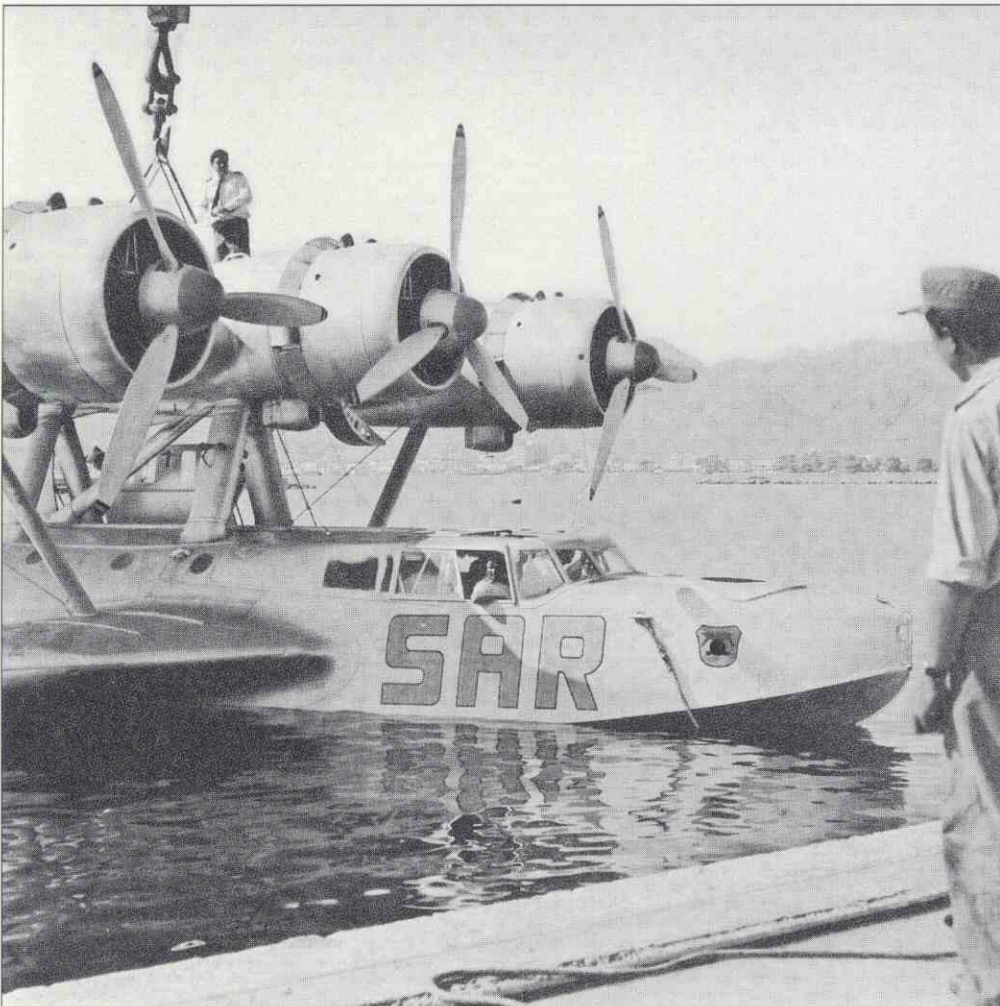
Quizá lo peor fue reunir a algunos de aquellos magníficos profesionales, que conocían de muchos años al viejo Dornier, con sus puntos débiles, sus achaques y como no sus virtudes y cualidades.

La puesta en vuelo duró dos meses, prácticamente se hizo un "overhaul", trabajando sin descanso, pues Estado Mayor, responsable del traslado trataba de acelerar la fecha del vuelo al Museo; la tripulación teníamos que ir y volver a Pollensa a fin de realizar las pruebas en vuelo, para corregir defectos y comprobar las reparaciones; durante las pruebas tuvimos que parar dos motores y varios incidentes, pero sin grandes complicaciones, por fin fijamos el traslado el día 17 de marzo de 1970, el día amaneció espléndido, buen presagio para un último adiós a una máquina que dejaba de volar para ofrecer sus historias a nuevas generaciones que podrían contemplarlo en el Museo del Aire.

La preparación del vuelo se había decidido con una autonomía de cinco horas, pues al carecer de un alternativo con apoyo, sólo se podía utilizar Pollensa y en caso de emergencia el puerto de Palma de Ma-



Junio de 1969. Vuelo en formación sobre la bahía.



Operaciones de grúa.

llorca, ahí sin contar casi con apoyos; al igual que toda la costa que teníamos que sobrevolar desde Denia hasta San Javier; pues la ruta a seguir era:

Pollensa-Palma-Ibiza-Denia y a lo largo de la costa hasta el Mar Menor.

El vuelo se inició a las 9,20, y con una última pasada a la antigua Base de Hidros, donde tantos años había visto surcar los aires con los Do-24 dimos el último saludo a todos los que se habían levantado un poco temprano para rendir un "hasta siempre", entre ellos se encontraba el general retirado Castro. Durante el vuelo nos acompañó un DC-3 del Ala de Transporte con mi Tte. Coronel Juan Martínez Zárata al Mando, un Gruman y una avioneta Do-27 del SAR del Palma; a la altura del actual aeropuerto de Alicante, (entonces aún en construcción), en el motor derecho empezó a fallar su sistema de inyección, produciendo fuego en ese motor, realizamos el procedimiento de parada, finalizando el incidente.

Al llegar a San Javier como el viento era de 270°, y unos 25 Kts. (dirección del Cabezo Gordo) y nuestro rumbo 170° al estar el motor derecho parado, y ser nuestro peso al amerizaje bastante alto por la



El capitán Ferragut, autor de este artículo, al iniciar el izado de la grúa.



La pasada de despedida, el día 17 de marzo de 1970.



Tripulación del Dornier 24 en su último vuelo. De derecha a izquierda: brigada de los Ríos, capitán Ferragut, teniente Marín, brigada Riesgo y sargento Sáez.

carga de combustible, traté de virar a la izquierda hasta aproarme al viento y amerizar, pero no fue posible ya que el avión perdía altura para mantener la velocidad que llevaba ya muy ajustada, desde 10 ó 15 minutos después de la parada de motor, no teniendo más remedio que "tomar agua" por derecho; con viento cruzado de los 25 Kts; el contacto fue suave con un poco de derrape, pero como la frecuencia de las olas de superficie era pequeña, no originó ningún problema, y poco después usando las reervas que quedaban, nos remolcaron los servicios marítimos de la Academia atracando por última vez a las 11,35 en una boya fijada al efecto. El ayudante del coronel de la Academia, comandante Mora, estaba en el muelle donde nos dejó la lancha que vino a recojernos para darnos la bienvenida y pedirme fuera inmediatamente a ver al coronel; traté de ponerme la guerrera que tenía en el Do-24, pero me increpó en que así mismo con mono de vuelo me recibiría; pensé conocía el coronel nuestros problemas con el motor derecho y deseaba de primera mano y cuanto antes saber del asunto; cual fue mi sorpresa, pues nada más entrar en su despacho y presentarme comenzó a llamarme la atención que hasta pensé en un arresto, pero no sabía exactamente por qué; de la forma más correcta, traté de conocer el motivo y al final lo logré "como me presentaba en la Academia con ese pelo". Era el coronel López Peña. A lo largo del vuelo Pollensa-San Javier nació el primer hijo del copiloto Teniente Marín, nos enteramos a través de una comunicación radio.

Así acabó el penúltimo vuelo de un Dornier 24, ya que el último fue el traslado de Pollensa a Friedrichshafen en el lago Constanza (Bodensee) para el Museo Alemán, que será motivo de otro artículo. El MH5-2 se encuentra en el lugar adecuado de nuestro Museo del Aire en Cuatro Vientos, tuvimos en honor de realizar ese vuelo:

Pilotos: Capitán Ferragut.
Teniente Marín.
Mecánicos: Brigada Riesgo.
Sargento Sáez.
Radio: De los Ríos.

Como invitado especial del vuelo vino el Tte. Coronel Fermín Tordesillas que tanto ayudó como Jefe de la Maestranza Aérea de Albacete, y desde aquí hay que dar las gracias a todos mis colaboradores, en especial a los integrantes de la 804 Escuadrilla por su ayuda y entrega profesional; a todos muchas gracias. ■