

A los 56 años de su fabricación la Bucker 133
Jungmeister vuela de nuevo

El puzzle terminado

ENRIQUE FERNANDEZ COPPEL

EL PUZZLE

HACE años me regalaron un puzzle; era enorme; mediría un metro cuadrado, tal vez más. Representaba un paisaje con un inmenso y monótono cielo azul, lo que indudablemente hacía más difícil el ensamblaje de sus piezas. Yo, que en

dación Infante de Orleans, al que se encomendó dirigir los trabajos de recuperación de la avioneta Bucker Jungmeister EC-ALP, pensaría lo mismo ante el montón de piezas desperdigadas y maltrechas que había de reconvertir de nuevo en la famosa y bella avioneta acrobática.



Carlos Valle despegó con la avioneta Bucker Jungmeister para el vuelo de prueba el día 30 de noviembre de 1992.

mi vida había compuesto ninguno, me resistía a empezarlo. Por fin me decidí y extendiendo sus numerosas piezas sobre mi mesa me dispuse a hacerlo, mas viéndolas tan iguales y a la vez tan diversas y desbaratadas me pregunté agobiado: ¿Por dónde empiezo? Supongo que Felipe Aresti Mugica, piloto y miembro de la Fun-

La elección de Aresti para dirigir la ardua tarea de restauración no fue casual, ya que nadie mejor que él, y sobre todo con más cariño, podría lle-

Foto superior: bella estampa de la avioneta EC-ALP en vuelo pilotada por Felipe Aresti Múgica. En las fotografías inferiores, la reparación de su fuselaje en el año 1991 y ya una vez restaurada.





varla a cabo por tratarse de la misma avioneta con la que su padre, el gran piloto español Jose Luis Aresti Arregui, había realizado innumerables exhibiciones acrobáticas durante muchos años.

HISTORIA DE LA JUNGMEISTER

Poco nuevo se puede decir sobre las Bückers que no sepa ya cualquier piloto o aficionado a la aviación. Recordemos, que la Jungmeister BÜ-133 es la hermana menor de las famosas BÜ-131 Jungman, feliz proyecto de Carl Clemens Bucker, nacido en Eherenbreisten (Alemania), aviador naval en la Primera Guerra Mundial que más tarde se convertiría en un gran constructor de aviones. Después de la guerra Bucker trabajó en Estocolmo fabricando aeronaves. En 1933 regresó a Alemania y fundó su propia fábrica y a finales del mismo año lanzó la BÜ-131 Jungman, probablemente la avioneta mejor concebida de su época y desde entonces utilizada masivamente como avión de escuela elemental durante muchísimos años.

A finales de 1935 Bucker fabricó, basada en la BÜ-131, la BÜ-133 Jungmeister monoplane acrobática que pronto por sus excepcionales condiciones se impuso en esta especialidad del vuelo. La Luftwaffe la empleó masivamente para la instrucción inicial de los pilotos de caza.

LA VIDA MILITAR DE LA EC-ALP

En el año 1937, en plena Guerra Civil Española, un grupo de BÜ-133 desmontadas llegaron en barco al puerto de Sevilla; entre ellas venía la número 41 en la serie de producción, la que andando el tiempo se convertiría en la famosa EC-ALP. Montada como el resto de sus compañeras en el parque Regional Sur del Aeródromo de Tablada, fue entregada a la Aviación Nacional y destinada a la Escuela de Transformación de Jerez de la Frontera. Su vida militar había comenzado. Con un flamante numeral militar, el 35-17, voló incansablemente en su des-

tino de Jerez hasta 1946. En este año, después de una revisión general, cambió el numeral 35-17 por la matrícula militar ES-1-17 y fue destinada a la Escuela de Caza de Morón de la Frontera, donde permaneció hasta el 24 de agosto de 1953 en que en un desgraciado accidente cerca de Alcalá de Guadaíra perdió la vida su piloto el teniente Antonio López Bravo. La ES-1-17 fue dada de baja y ofrecida en pública subasta. Así terminó su vida militar.

LA VIDA CIVIL

La Jungmeister 41 de producción, 35-17 de Jerez o ES-1-17 de Morón tuvo suerte, mucha suerte. Al ser subastada no fue a caer, como muchas de sus hermanas, en manos de un chatarrero que despiadadamente a golpe de hacha, la habría convertido en un sinfín de piezas de metal, tela y madera a modo de puzzle imposible ya de hacer.

A nuestra Jungmeister aguardaban muchos días de vuelo y gloria; aún tenía que dibujar en el aire primorosos arabescos con las puntas de sus planos, dejar con la boca abierta y el corazón encogido a los espectadores en innumerables exhibiciones acrobáticas, participar en muchos festivales y pasear orgullosa la bandera de España por muy variados lugares.

A la subasta concurrió un gran aviador, el entonces capitán José Luis Aresti Aguirre que consiguió le fuera adjudicada. De esta forma el 5 de enero de 1954 comenzaba su vida civil. Había caído en buenas manos, tan buenas que no eran manos, eran "manitas". J.L. Aresti, piloto militar, probador de aviones, profesor de



SUPERFICIES SUSTENTADORAS Y PESOS

	CINA acrobática	Grupo de esfuerzos 4	Grupo de Esfuerzos 5
Superficie sustentadora	12	12	12m ²
Peso en vacío con equipo fijo	420	420	420 Kg
Carga útil	180	180	165 Kg
Peso en vuelo	600	650	585 Kg
Carga por m ² m	50	54,2m	48,7 Kg

Características con plena carga:

Peso en vuelo..	585 Kg.
Carga por CV..	3,65 kg.
Velocidad máxima aprox.	210 Km/h
Velocidad de crucero aprox.	200 Km/h
Radio de acción a la vel. de crucero	450 Km.
Velocidad de aterrizaje..	87 Km.

Tiempo de subida:

a 1.000 m..	2,8 min.
a 2.000 m..	6,3 min.
a 3.000 m..	10,7 min.



La Bücker Jungmeister EC-ALP delante del hangar de la fundación Infante de Orleans.

vuelo, competidor de vuelo acrobático en España, Francia, Portugal, México, Venezuela, etc. etc., presidente de FENDA, creador del sistema Aerocriptográfico con el que todavía se siguen las maniobras acrobáticas en las competiciones mundiales y medalla de oro del Aire de la FAI entre otras, más sobre todo, un enamorado del aire.

La Jungmeister recién adquirida por Aresti fue meticulosamente reparada en la Maestranza de Sevilla y realizó su primer vuelo civil el 2 de mayo de 1955.

Para su nueva vida se le asignó la matrícula provisional EC-ALP que como todo lo provisional, aún felizmente conserva al cabo de 38 años! La EC-ALP continuó volando incansablemente, cuidada y mimada por su dueño, hasta realizar su última exhibición el 1º de mayo de 1967 en Mora de Toledo.

La EC-ALP deja de volar, queda en el suelo, se desmonta, durante años permanece almacenada, desaparecen algunas de sus piezas, se deteriora, parece que tristemente su vida ha llegado al fin. Pero la EC-ALP tiene suerte, la Fundación Infante de Orleans está esperándola.



Felipe Aresti a los mandos de la Bücker 133 Jungmeister EC-ALP en noviembre de 1992.

UNA NUEVA VIDA EN LA FUNDACION INFANTE DE ORLEANS

Los objetivos básicos de la Fundación Infante de Orleans son tres: reunir una amplia colección de aviones que han contribuido al desarrollo de la aeronáutica en España para perpetuar su memoria y devolverles su rango. prestar un mantenimiento que permita conservar estos aviones en vuelo por el mayor tiempo posible y divulgar su significado histórico mediante su exposición estática permanente con

exhibiciones periódicas en vuelo. La Fundación fiel a estos objetivos decidió en agosto de 1990 hacerse cargo de los restos de la BÜ-133 Jungmeister EC-ALP e iniciar su restauración. El puzzle se había comenzado.

Se inicia un duro trabajo de reconstrucción. Hay que conseguir las piezas que faltan, revisar y reparar minuciosamente las existentes, rehacer prácticamente muchas de ellas, vencer grandes dificultades que aparecen en el sistema de aceite, procurarse instrumentos originales difíciles de encontrar, reproducir artesanalmente a golpe de martillo el carenado de su motor, pintarla cuidadosamente para que conserve su aspecto primigenio, buscarle la hélice de madera adecuada que al final se encuentra en Alemania, dotarla de su motor original que afortunadamente proporciona la casa SIEMENS el modelo SH-14-AH, pasar las preceptivas inspecciones del Estado, actualizar su documentación y procurar que no se pierda con ello su matrícula "provisional". El puzzle se termina. Dos años se han tardado en acoplar todas sus piezas.

El 30 de noviembre de 1992 la EC-ALP realiza su vuelo de prueba pilotada por Carlos Valle. Las personas que presenciamos, en el histórico aeródromo de Cuatro Vientos, el renacer de la EC-ALP nos emocionamos al ver como de nuevo la bella avioneta abandonaba el vuelo con su acostumbrada elegancia y agilidad.

Rápidamente se remontó a unos quinientos o seiscientos metros, dio dos o tres vueltas sobre el campo y de repente, cogiendo velocidad, hizo un tonel a la derecha, luego otro, y otro a la izquierda, ahora unos volados, perdidas, virajes a la vertical... Con el cuello dolorido al tener la cabeza levantada para no perder detalle de aquella improvisada exhibición acrobática afloraron a

ré también las espléndidas exhibiciones acrobáticas que tuve el privilegio de presenciar protagonizadas con la Jungmeister por el malogrado Aldecoa, Lens, el Príncipe Cantacuceno o el mismo Jose Luis Aresti. Al cabo de unos treinta minutos la prueba terminó y la avioneta volvió al vuelo con la misma suavidad que lo había dejado. La vieja EC-ALP a sus 56 años de existencia iniciaba una

nueva vida bajo la protección de la Fundación Infante de Orleans.

El domingo 7 de febrero la Fundación Infante de Orleans realizó en Cuatro Vientos la ya tradicional exhibición en vuelo de sus históricos aviones. En ella se presentaba al público oficialmente la avioneta de J.L. Aresti, la EC-ALP. Esta vez no voló sola, la escoltaron sus nuevos compañeros; el viejo Fleet de 1928 como el que García Morato utilizaba en vuelos acrobáticos, sus hermanas mayores la BÜ-131, el Saeta, primer reactor construido en España, el bimotor Beach protagonista de la última escena de la película Casa Blanca, los dos ruidosos T-6, los Stearman, la I-115 y la diminuta I-11 igual que la volada por el

Infante Don Alfonso hasta su vejez.

Mientras evolucionábamos con nuestros aviones sobre el numeroso público concentrado en el Aeroclub de Madrid y los altavoces desgranaban sus datos y características comprendí que, sin apenas darnos cuenta, estábamos impartiendo una viva y eficaz lección sobre la historia de una aviación irrepetible ■

BÜCKER JUNGMEISTER BU-133

TIPO.- Avioneta, monomotor, biplano, monoplaça, de escuela de entrenamiento y acrobacia.

Satisface a las prescripciones de la CINA y alemanas para la acrobacia con un peso en vuelo de 585 kg.

FUSELAJE.- Estructura de tubos de acero al cromo molibdeno soldados. El revestimiento de tela excepto en los sitios correspondientes al motor y asiento del piloto que es de chapa. Motor montado en la proa en bancada soldada de tubos de acero al cromo molibdeno desmontable. Contigua al motor depósitos de gasolina y aceite. Puesto del piloto abierto y asiento ajustable en vuelo.

EMPENAJES.- Estructura de tubos de acero cromo molibdeno soldados. Revestimiento de tela. El plano de deriva y el estabilizador horizontal están arriostrados con cables fuselados. El timón de dirección es de una pieza y el de altura de dos acopladas entre sí rigidamente. El timón de altura y de profundidad están provistos de dispositivos de centraje regulables en vuelo.

ALAS.- Biplano arriostrado con montantes y cables, plano superior en tres partes con cabaña, plano inferior de dos partes, alerones en los planos superiores e inferiores. Plano superior e inferior intercambiables. La estructura, de madera las costillas y los largueros también de madera en doble te, arriostramiento interior normal, montantes entre los planos de acero.

TREN DE ATERRIZAJE.- De dos mitades, ruedas balón con frenos. Amortiguador con muelle en espiral y amortiguación por aceite. la rueda de cola es amortiguada con muelle en espiral y amortiguación por aceite, puede acoplarse a voluntad con el timón de dirección, de modo que pueda ser libre con un giro de 360º o mandada.

GRUPO MOTOPROPULSOR.- Motor Siemens Sh 14A, en estrella, de 7 cilindros, refrigerado por aire, de 160 CV.

Hélice de madera, fija, Heine.

Capacidad del depósito de combustible 90 litros.

Alimentación por bomba.

Consumo de combustible a velocidad de crucero 38 lt/hora.

DATOS PRINCIPALES.-

Envergadura	6,60 m.
Longitud	5,90 m.
Altura	2,25 m.
Angulo de incidencia del ala inferior.....	0º
Angulo de incidencia de l ala superio.....	-1º
Uve del ala inferior.....	3,5º
Uve del ala superior	1,5º
Flecha.....	11º

mi memoria viejas vivencias de mi juventud. Recordé aquellos días lejanos de 1946 en que los Cadetes de la Primera Promoción de la Academia General del Aire, a bordo de Jungmeister fabricadas en España, tratábamos torpemente sobre el cielo de San Javier de trazar algunas figuras acrobáticas para completar la instrucción básica de vuelo, y rememo-