

# Volver a volar

VICENTE F. SINTES SILVESTRE,  
*Comandante Ing. Aeronáutico*

**D**ESDE todos los rincones de la Maestranza Aérea de Madrid, el personal estaba pendiente del despegue del Junker que iba a tener lugar el día 1 de abril de 1988, tripulado por el Tte. General de la Cruz, el Coronel Redón y como mecánico el Tte. Terán. El vuelo realizado, entonces, fue solamente un tráfico en el Aeródromo de Cuatro Vientos.



*El teniente general De la Cruz a los mandos del avión.*

Así se ponía punto final a un año de trabajo para convertir un avión "estático" del Museo de Aeronáutica en un avión "en vuelo", con todas las garantías de seguridad.

La historia comenzó el día 26 de Marzo de 1987 cuando, desde el Museo, el Junker 52, T2B-211, se arrastró hasta la Maestranza Aérea de Madrid y, tras miles de peripecias para sortear los árboles del Barberán, se introdujo en el Taller



*Algunos de los artífices posan junto al avión.*

de Aviones para iniciar su revisión. Fueron requeridos los profesionales que más habían trabajado con este modelo, para definir una revisión total que permitiera, con todas las garantías de seguridad, volver a volar esa joya durante tantos años estacionada en el Museo. Su último vuelo había sido el 6 de febrero de 1973 desde el 91 Grupo de FF.AA. en Getafe a la Maestran-

utillaje, ni cunas, ni herramientas adecuadas, así pues, los Talleres de Carpintería, Mecánico y Acabados tuvieron que realizar un esfuerzo para solventar el problema de la forma más rápida y económica posible. Al final, con ingenio y ganas de colaboración por parte de todos, se consiguieron desmontar en el hangar todos los conjuntos del avión.

pleado con este material aéreo. Fue la primera vez que se aplicaron en este avión Ensayos No Destructivos como "Líquidos Penetrantes" ó "el Magnaflux", así como las técnicas radiográficas.

La aportación de la Sección de Laboratorios fue muy importante en este estudio, ya que parte de la actividad de Ensayos No Destructivos empleó todos los productos que



*Ya está en el aire.*

za, es decir, habían pasado casi catorce años.

Coordinados por el Jefe de Taller de Aviones D. Teófilo Gómez Arroyo, el Grupo, formado por los Maestros de Taller D. Elidio Rodríguez Romo, D. Salvador Pérez Romero y D. José M<sup>o</sup> Aranda, el Encargado D. Alejandro García Llorente, el Capataz D. José Antonio Martín García y el Oficial de 1<sup>o</sup> D. Santiago Pérez Montañas, comenzó la aventura.

En primer lugar había que desmontar todos los componentes del avión y proceder a su estudio. Así es que, se desmontaron hélices, motores, planos, empenaje de cola y tren de aterrizaje. Pero para realizar estas operaciones ya no existía ni

Inmediatamente se procedió al desmontaje de todo el sistema neumático, así como de los instrumentos de a bordo y cada Taller de la Maestranza (Instrumentos y Electricidad, Hidráulica, Aviónica, Motores y Equipo de Tierra), recibió los componentes que le correspondían y comenzaron sus revisiones.

Chapistería examinó minuciosamente toda la célula, con una preocupación especial por los efectos que la corrosión podía haber producido después de tantos años, por una parte de actividad y posteriormente en la exposición estática. Cada zona crítica fue estudiada detalladamente utilizando medios técnicos que nunca se habían em-

eran necesarios aplicar para corregir los problemas de corrosión que se presentaron.

Por otra parte se comprobó que el estado general del cableado era deplorable, por lo que fue necesario hacer una nueva instalación completa.

Las tuberías del avión se encontraban en unas condiciones pésimas: rígidas y agrietadas. La única solución era fabricarlas de nuevo. El Taller de Hidráulica realizaría un estupendo trabajo, no sólo en ese campo, sino también, en la comprobación y puesta a punto de todos los elementos del sistema de combustible y en la instalación neumática del avión. Los frenos,



Vista del avión en vuelo



Tras el vuelo, satisfechos del esfuerzo y orgullosos del resultado.

problemáticos frenos de este avión, fueron minuciosamente revisados y puestos a punto.

Los mandos de vuelo preocupaban a todos, los cables fueron también fabricados de nuevo y los elementos de transmisión (poleas, pasamuros, etc.) revisados o fabricados. Lo mismo sucedió con los mandos de motores.

Los instrumentos, después de desmontados, se enviaron al Taller correspondiente que los revisó y

una vez útiles, fueron pintados de nuevo como antes, para mantener la misma imagen del avión.

El mismo proceso sufrieron los motores y sus bancadas; se desmontaron por completo y después de una profunda revisión se consideraron aptos para el vuelo. Las bancadas fueron evaluadas en profundidad y después de la fabricación de algunos elementos que se encontraron en mal estado, se dejaron listos para ser instalados.

Al mismo tiempo, se procedió a la fabricación de todos los elementos de cuero necesarios para proteger el avión, así como del tapizado de butacas, todo reconstruido como era de origen.

Pasada esta primera fase, fue necesario comenzar el montaje. Su estructura estaba totalmente reparada, cableado nuevo, así como los mandos de vuelo. Se fueron, pues, montando las superficies fijas y móviles de cola, los planos con sus muchos depósitos, el tren de aterrizaje, etc.

Algunos elementos resultaron inútiles, por lo cual hubo que empezar a buscarlos en las unidades que habían tenido este tipo de avión.

Abastecimiento hizo todas las gestiones necesarias y resolvió en sus Almacenes a la búsqueda de algún componente útil.

También, siguiendo las instrucciones de Ingeniería, se fabricaron algunas piezas.

Control de Producción realizó verdaderos esfuerzos para coordinar todo el trabajo y el resultado ya estaba a la vista. El avión salía ya del hangar y, tras unas primeras pruebas, pasaba al Taller de Pintura, último peldaño de esta escalera.

Todo este largo proceso fue seguido minuciosamente por Control de Calidad que avaló con su trabajo la garantía de la obra bien ejecutada por el personal de Talleres.

Es una pena no poder extenderse más en los detalles de la "Operación Junker", porque fueron innumerables las anécdotas y los problemas que se presentaron, resueltos, sobre todo, por las ganas y por la ilusión que el personal de Maestranza puso en el empeño. Esto es lo que justificaba la expectación que había en el momento del despegue.

Toda la Maestranza había intervenido y todos se sentían justamente artifices del "pequeño milagro". El avión volaba gracias a su esfuerzo y de la mente de los mayores desaparecían de golpe muchos años, sintiéndose más jóvenes, mientras que los jóvenes, desconocedores hasta entonces de ese material, habían tenido ocasión de remontarse en el tiempo.

Este esfuerzo colectivo había supuesto que todos y cada uno de los que habían intervenido se sintieran orgullosos del resultado de su trabajo y que en el futuro cada vez que el T2B-211 remonte su vuelo ese esfuerzo sea reconocido por todos. ■