

El conquistador de los aires

DC-9 (EC-BYI) “Pedro de Valdivia” en Aviation Group

- Una nueva vida para un aparato histórico
- Durante 25 años, 70 DC-9 volaron en las distintas compañías españolas
- La seguridad en vuelo y alta operatividad claves de su éxito

Fuenlabrada, 18 de marzo de 2024

Aviation Group cuenta entre sus numerosas aeronaves, expuestas para la formación de alumnos en sus instalaciones de Fuenlabrada (Universidad Rey Juan Carlos), con un “viejo guerrero” del aire: el McDonnell Douglas DC-9 EC-BYI, denominado “Pedro de Valdivia” en honor al conquistador de Chile.

Adquirido por Iberia en octubre de 1972 es bautizado inicialmente como “Ciudad de Vitoria” y pintado con los colores rojo y blanco, propios de la época de nuestra compañía de bandera. Años más tarde, Aviaco, en aquellos movidos años de intercambios empresariales, procede a su alquiler a Iberia cambiando entonces al EC-BYI su tradicional librea por el azul y blanco característico de la empresa y el nombre del aparato por el de otro aguerrido conquistador: “Francisco Pizarro”.

No obstante, el EC-BYI regresará de nuevo a la flota de Iberia que lo rebautiza como “Pedro de Valdivia” en honor, como hemos dicho, al celebre extremeño fundador de Santiago de Chile. Mantiene, eso sí, su esquema cromático con que fue repintado al volar con Aviaco hasta su baja definitiva en mayo del 2000.

Una nueva vida en tierra

Pero la vida del EC-BYI continúa en “parte” ya sin surcar los aires. Decimos en “parte” dado que del desguace se salva sólo la sección delantera del fuselaje. Sin planos ni empenaje de cola llega hasta la localidad de Puertollano (Ciudad Real) a la Fundación Virtus, que lo

emplea, hasta su desaparición, en cursos TCP (Tripulantes de Cabina de Pasajeros). Finalizada su etapa en la ciudad de la Mancha, el Ayuntamiento de Puertollano decide cederlo, para su conservación y mantenimiento, a Aviation Group/CITHE.

El “Pedro de Valdivia” tiene ahora un honroso y merecido emplazamiento unido al hangar principal de Aviation Group, en el Campus de la Universidad Rey Juan Carlos.

Su interior conserva en perfecto estado, la cabina de los pilotos con todos los instrumentos analógicos típicos de la época y mandos de vuelo “operativos”, mientras que la zona de pasaje se ha reconvertido en una cómoda sala de reuniones, dotada de todos los medios audiovisuales.

Desde el exterior del recinto universitario se puede observar la esbelta imagen del EC-BYI con sus colores de Aviaco anunciando que en sus aulas se forman, en la actualidad y al mejor nivel, los profesionales aeronáuticos del futuro. El “Pedro de Valdivia” sigue desde el suelo conquistando vocaciones.

DC-9, una saga de rotundo éxito

Dentro de la historia de la aviación el McDonnell Douglas DC-9 ocupa un lugar prominente. Respecto a España, es un modelo que en las décadas 60/70 constituyó la columna vertebral de los desplazamientos de corto y medio alcance, contribuyendo de forma determinante a la galopante expansión del transporte aéreo nacional.

El 1 de julio de 1.967 el comandante Antonio Laseca, después de un largo periplo desde Long Beach (California), aterrizó en Barajas a bordo del DC-9 “Villa de Madrid”, primer ejemplar de una serie inicial de quince DC-9/30 comprados por Iberia.

Por su excepcional comportamiento en los cielos europeos, gracias a su capacidad de operación en condiciones atmosféricas adversas, el DC-9 se hace acreedor de una regularidad desconocida hasta entonces. Logrando un éxito sin precedentes en puntualidad.

Iberia incrementaría posteriormente una veintena más de aparatos en su flota. También el resto de las compañías que operan en España apuestan por los DC-9. Así, Aviaco adquiere 17 unidades, Spantax 6 y Spanair y Canáfrica los adquieren en menor cuantía. En definitiva, cerca de 70 DC-9 en sus distintas versiones han prestado excelentes servicios en las compañías nacionales.

A lo largo de un cuarto de siglo, los DC-9 españoles volaron más de un millón y medio de horas con un extraordinario nivel de seguridad. Sólo se contabilizaron dos siniestros y fueron producidos por sendas colisiones no imputables a la fiabilidad del avión.

Las características técnicas del DC-9 responden a un reactor de alcance medio con un plano bilarguero provisto de slats, mientras que su fuselaje es monocasco. Impulsado por dos motores Pratt & Whitney JT8 posee una envergadura de 27'25 m. y una longitud de 31'82 m. Su velocidad máxima alcanza los 925 kn/h. Mientras que el techo de servicio es de 10.600 m. con una autonomía que oscila entre los 1.600/2.750 km.

El DC-9 fue de los primeros aviones en ser volados por dos pilotos prescindiendo del "tercer hombre", el inestimable mecánico, de vuelo tan presente hasta entonces en los aviones comerciales. Del McDonnell Douglas DC-9 se fabricaron 976 unidades en sus distintas versiones, siendo la serie 30, con 662 modelos entregados, la más numerosa. Un modelo que dio pie al MD-80, que hoy sigue su singladura por los cielos de medio mundo.

Sobre Aviation Group:

En su sede central, ubicada en el Campus de la Universidad Rey Juan Carlos de Fuenlabrada (Madrid), Aviation Group imparte formación profesional de mecánica aeronáutica, cursos de tripulantes de cabina de pasajeros, a través de su empresa hermana Aerodynamics Academy, y prácticas a los alumnos de la Facultad de Ingeniería Aeroespacial en Aeronavegación. También ofrece al público experiencias de vuelo en sus simuladores de A320, Boeing 737 y F18 Superhornet. Su filial Cithe, especializada también en la formación para el mantenimiento de aeronaves, estrenó recientemente unas modernas instalaciones en Madrid capital. En colaboración con Cesur, cuenta con otro centro de formación de técnicos aeronáuticos situado en el Estadio de la Cartuja de Sevilla.

Para más información:

Sergio Domínguez +34 609 86 87 78
Ignacio de Lucas +34 639 36 43 42
comunicacion@aviationgroup.es
www.aviationgroup.es