



Dpto. Gestion de Patrimonio

Aeronave Fleet LV-ZCL

Donacion al MNA

Titular - Enrique Caruso – Fallecido (Padre)

Donantes - Enrique Roberto Caruso / Daniel Horacio Caruso (Hijos de Enrique Caruso).

Aeronave - Fleet 16B matricula LV-ZCL Nro Serie – 114 (BARON ROJO)

Origen – Canada

Fecha de fabricacion - 1936

Motor – Kimmer R-56 Nro Serie – 012996 Helice – Clerici M1 H- 1566

Historial de Matricula – EX R-92 y LV- KCC Asignado a AC SALTA

Incidentes accidentado en Pehuajo. 20/02/60 / daños del 9%. Luego el 15/11/71 daños del 22%.

Comprado por el Señor Carusso en la década del 80, en la ciudad de Pehuajo.

Secuencia de acontecimientos

- Fecha de contacto del señor Erique Carusso. **Septiembre 2021**
- Fecha de 1r visita al aeródromo a supervisar la Aeronave **Noviembre 2021**
- Tiempo de gestiones, actas y factibilidad (area legales Secretaria General Faa) **1 ano**
- Fecha de desarme de la aeronave **Enero 2022**
- Fecha de traslado **Viernes 17 de Marzo 2023**
- Fecha de incorporacion de la aeronave a la colección **Abril 2022**

Características Particulares

Model 16B Serie 114

Fleet **Finch Mk II**,

versión reforzada de producción canadiense, propulsada por un motor Kinner K-5, 203 construidos.

Modificaciones

El señor Enrique Caruso le puso patín de cola y frenos en el Taller del Sr. Quinto.

El avión originalmente se volaba adelante y él lo volaba de atrás, haciendo un peso y balanceo para compensar las cargas.

Características Generales

- *Tripulación: Dos (alumno e instructor)*
- *Longitud: 6,3 m (20,7 ft)*
- *Envergadura: 8,5 m (28 ft)*
- *Altura: 2,4 m (7,8 ft)*
- *Superficie alar: 18,1 m² (194,8 ft²)*
- *Peso vacío: 482 kg (1062,3 lb)*
- *Peso cargado: 826 kg (1820,5 lb)*
- *Planta motriz: 1 × motor radial de cinco cilindros refrigerado por aire Kinner K-5.*
- *Potencia: 82 kW (113 HP; 112 CV)*
- *Capacidad de combustible: 210 l*

Rendimiento

- *Velocidad máxima operativa (V_{no}): 183 km/h (114 MPH; 99 kt)*
- *Velocidad crucero (V_c): 142 km/h (88 MPH; 77 kt)*
- *Techo de vuelo: 3700 m (12 139 ft)*
- *Régimen de ascenso: 3,7 m/s (728 ft/min)*

Incorporacion de la pieza a la colección del MNA

Resulta de gran importancia para el MNA la incorporacion de esta aeronave por lo que representa para la aviacion no solo nacional sino internacional, pero aun resulta mas importante lo que se hizo con ella en la Argentina, no solo aca en Chivilcoy siendo piloteada por un referente del Vuelo Enrique Caruso.

Para el Museo incorporar esta pieza de gran valor historico, resulta fundamental a la mision de esta institucion, que tiene como objetivo Conservar y difundir nuestro patrimonio tangible e intangible de la histotria aeronautica nacional.

Sumar este Fleet a nuestra muestra, significa seguir aportando a la diversidad de ejemplares a nuestro guion tematico que no solo alberga aeronaves militares, sino tambien civiles, comerciales, experimentales y en este caso deportiva y por que no Acrobatica.

Nuestro museo definio como objetivo no solo conservar las piezas que ya alberga, sino tambien rescatar aquellas que ya dejaron de volar y representan una parte de la historia de nuestra aviacion.

Claro que en este caso fue el Sr. Enrique Carusso, Hijo, quien manifesto la intencion de donar la aeronave de su padre con el anhelo de que nuevas generaciones puedan disfrutar de este ejemplar conservado en nuestra prestigiosa institucion.

Varias personas de la comunidad aeronautica recuerdan a Enrique Carusso con alegria y nostalgia, un piloto audaz y extensa trayectoria en el vuelo que tuvo sus epocas de gloria surcando los cielos de Chivilcoy al mando del Baron Rojo.

Agradecimientos de Enrique Caruso.

“Quiero agradecer al Aeroclub de Chivilcoy, a los Talleres Aeronauticos del Sr. Quinto quienes trabajaron activamente para reacondicionar al avion junto con mi padre.”

Historia del FLEET

(originalmente el **Consolidated Model 14 Husky Junior**) y sus derivados fueron una familia de biplanos biplaza de entrenamiento y deportivos, producida en los Estados Unidos y Canadá en los años 20 y 30 del siglo XX. Todos compartían el mismo diseño básico y variaban principalmente en sus motorizaciones

El **Fleet Model 1** y sus derivados fueron biplanos ortodoxos con alas escalonadas de vano simple de misma envergadura y tren de aterrizaje de patín de cola fijo. Se proporcionó una acomodación para dos tripulantes en tándem, compartiendo originalmente una única cabina abierta, pero, en la mayoría de los ejemplares, en cabinas separadas abiertas. El fuselaje estaba realizado de tubo de acero soldado con estructuras laterales con patrón de construcción en disposición triangular de entramado Warren, típicas de la época, y las alas tenían un larguero de madera con costillas de duraluminio, estando todo el avión recubierto de tela. A pesar de recordar superficialmente a los exitosos diseños Trusty y Husky de Consolidated (de aquí el apodo "Husky Junior"), el Consolidated *Model 14* era un diseño totalmente nuevo.

Creado originalmente como un medio para que Consolidated entrara en el mercado civil, la compañía abandonó sus ambiciones poco después de la finalización del primer prototipo. Los derechos de fabricación fueron comprados por el diseñador y presidente de la compañía Consolidated, Reuben Fleet, para poner el avión en producción con su nueva compañía, Fleet Aircraft. Fue un éxito inmediato, y, solo en el primer año de producción, se vendieron más de 300 ejemplares. Consolidated respondió rápidamente comprando Fleet Aircraft y reteniéndola como una subsidiaria, mientras abría una segunda línea de producción en Fort Erie, Ontario, Canadá. La fabricación canadiense tuvo un gran éxito, con más de 600 ejemplares construidos para la Real Fuerza Aérea canadiense como Fleet Fawn (**Model 7**) y Fleet Finch (**Model 16**).

Una pequeña cantidad de máquinas construidas en los Estados Unidos fue comprada por los militares estadounidenses, incluyendo un lote evaluado por el Cuerpo Aéreo del Ejército de los Estados Unidos (USAAC) como **PT-6**. Un prototipo inicial y seis entrenadores especializados **N2Y** de producción posterior fueron comprados por la Armada estadounidense. Estas aeronaves **N2Y-1** estaban equipadas con ganchos para enganchar el trapecio de dos dirigibles de la Armada, el *USS Akron* y el *USS Macon*. Los aviones parásito *N2Y-1* fueron usados para entrenar a pilotos que volarían posteriormente en aeronaves de reconocimiento de largo alcance F9C Sparrowhawk. El biplaza *N2Y-1* también sirvió como avión de servicio, llevando a pasajeros a los dirigibles en vuelo.

El 6 de julio de 1930, el futuro piloto de carreras aéreas y piloto acrobático Paul Mantz realizó, con un biplano Fleet *Model 2*, 46 rizados exteriores, un récord internacional que permaneció imbatido durante casi 50 años.¹

Los derechos de producción en los Estados Unidos fueron vendidos finalmente a la Brewster Aeronautical Corporation, con la intención de producir el **Brewster B-1**, basado en el *Model 16F* canadiense.

