

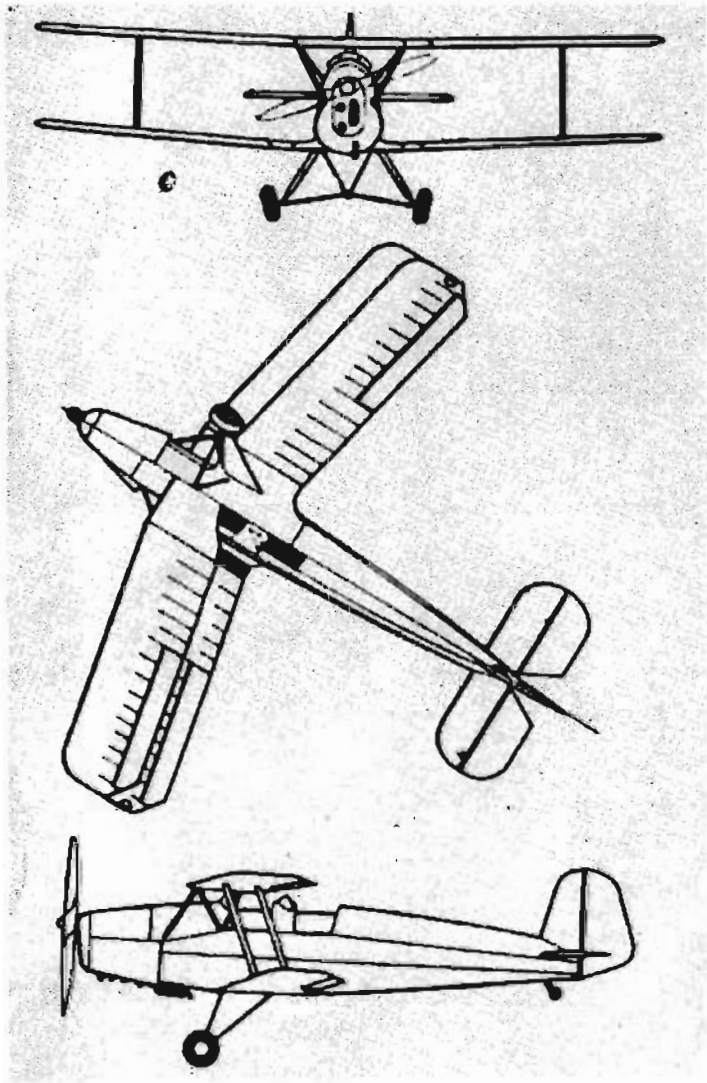


## El Avión y su Emblema

La bombadota -"perdigueros" la llamaron- y bella Búcker que, desde su primer vuelo de ensayo en España -7 de noviembre de 1936- y por más de 40 años, formó a la casi totalidad de los actuales pilotos del Ejército del Aire español.



Búcker 131 (E.3)  
(C.A.S.A. 1.131)



### BOCKLER 131 "JUNGMANN"

Construida en España, bajo licencia, por C.A.S.A. con la denominación de C.1.131.

#### Características

Envergadura:	7,48 m.
Longitud:	6,72 "
Altura:	2,25 "
Peso máximo:	720 kg.
Velocidad máxima (horizontal):	195 km/h.
Radio de acción:	360 km.
Autonomía:	2 horas
Techo:	4.500 m.
Motor ENMASA "Tigre":	125 Hp.



MUSEO DEL AIRE

# AERONAVES EN ESPAÑA

SERIE AERONAVES DEL MUSEO DEL AIRE. FICHA N.º 27



Bücker-CASA 1131 -Jungmann-



La «Bücker» del Museo es uno de los aviones fabricados por CASA en su primera serie, en el año 1944.

## BÜCKER «JUNGMANN» CASA 1131

### FICHA TECNICA

**MOTOR:** HIRTH HM 504-A de 105 Hp/ENMASA G-IVA «Tigre» de 4 cilindros invertidos en línea y 125 Hp.

**FECHA DE ENTRADA EN SERVICIO:** 1937-38.

**ENVERGADURA:** 7,40 metros.

**LONGITUD:** 6,72 metros.

**ALTURA:** 2,25 metros.

**SUPERFICIE ALAR:** 13,5 metros cuadrados.

**PESO VACIO:** 450 kilogramos.

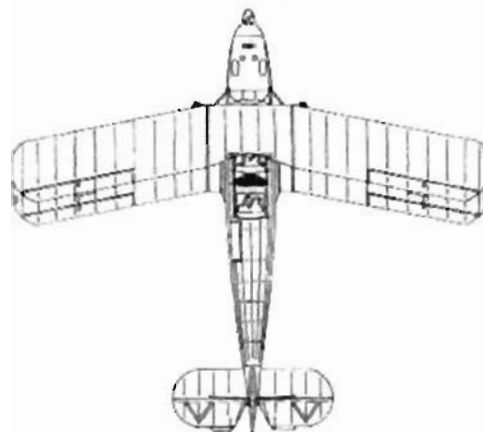
**PESO CARGADO:** 720 kilogramos.

**VELOCIDAD MAXIMA:** 200 kilómetros/hora.

**VELOCIDAD DE CRUCERO:** 157 kilómetros/hora.

**TECNO:** 5.400 metros.

**ALCANCE:** 500 kilómetros.



## DATOS HISTÓRICOS GENERALES

Bücker 131-Jungmann: Vencedor de un concurso convocado por el Reichsluftfahrtministerium (RLM) nazi para un entrenador básico de la denominada «clase 80» (llamado así por la potencia exigida para su motor), este prototipo del antiguo piloto de la Primera Guerra Mundial Carl Clemens Bücker ha sido sin duda alguna el «avis volante» más difundida de todo el mundo occidental, ya que por sus mandos han pasado desde pilotos yugoslavos, soviéticos, españoles, alemanes o japoneses durante el segundo conflicto mundial hasta futuros reaccionistas destinados a volar aparatos tan avanzados como el Mig 21, «Mirage» o «Phantom».

cosa realmente sorprendente si tenemos en cuenta el primer vuelo de un Bü 131 el 27 de abril de 1934.

Aparato provisto de una versatilidad y de unas dotes acrobáticas excepcionales, fue utilizado por la Luftwaffe hitleriana para cometidos tan «exóticos» como el ataque nocturno a Gerny además de en su cometido principal de entrenamiento. La medida exacta de la gran valía de la Bü 131 la da el hecho de que casi 4.000 fueron construidas tan sólo en Alemania, y más de 1.700 en otros 5 países, de los que 450 lo han sido en España (200 versión H con motor alemán Hirth, 250 versión E con motor ENMASA «Tigre»), dándose la circunstancia de que un buen número de unidades siguen volando tan bien como hace medio siglo en la actualidad.

CONFIGURACION: Monomotor biplano de alas arriostradas biplaza en tandem con tren fijo triciclo trasero, timón monoderiva,

estructura metálica con revestimiento metálico en proa y zona del depósito, montantes en madera y tela en el resto.



La imagen de este avión se ha repetido durante 50 años en las Escuelas de vuelo del Ejército del Aire.

### CASA C-1131H/E

Otro de los «caballos de batalla» de la Aviación Militar Española, durante los dos decenios siguientes al fin de la guerra civil, ha sido el modelo C-1131, del que CASA fabricó 450 ejemplares con licencia de Bücker, de cuyo Bü 131 era un derivado.

Doscientos de ellos salieron de la factoría gaditana de Puntales dotados del motor Hirth HM 504A y denominados C-1131H, mientras que los restantes doscientos cincuenta recibieron el ENMASA Tigre G-IVA y la denominación C-1131E. El primer ejemplar fue entregado al Ejército del Aire el 20 de mayo de 1940 y el último el 14 de diciembre de 1963.

Además, entre 1956 y 1958, treinta de los de la primera serie (C-1131H) fueron transformados en C-1131E mediante la sustitución de sus motores HM 504A por los ENMASA Tigre.

Bien puede decirse que este modelo ha sido el que durante mayor período de tiempo ha estado en servicio en el Ejército del Aire, ya que no ha sido sino en 1986 cuando los últimos ejemplares han causado baja, aunque lo cierto es que algunos todavía siguen en la actualidad surcando el cielo español, si bien en manos de particulares y de acero chubet, y otros cuantos hacen lo propio en ciclos foráneos.



El subíndice E que figura en la designación de tipo de esta «Bücker» indica su pertenencia a la serie fabricada por CASA con motores ENMASA.

## EL EJEMPLAR DEL MUSEO

El ejemplar presente en nuestro Museo de Aeronáutica y Astronáutica se terminó de construir el 14 de diciembre de 1944 y fue entregado a la Maestranza Aérea de Sevilla el 10 de octubre de 1945, siendo su número de fabricación el 203 y su matrícula militar la 33-198.

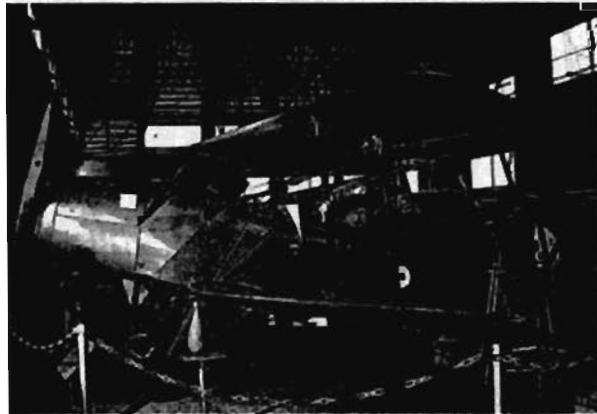
El mismo 10 de octubre de 1945 fue llevado al Aeródromo de Torrejón de Ardoz, en cuyo Escuadrón de Experimentación en Vuelo quedó destinado hasta octubre de 1948; después de pasar una revisión periódica en la Maestranza Aérea de Albacete, sirvió sucesivamente en el Escuadrón de Estado Mayor, en la Escuela de Especialistas y en la Escuela Elemental de Pilotos de Badajoz. Fi-



La deformidad del objetivo gran angular confiere estas extrañas formas al morro de la «Bücker».



Junto al avión, el motor ENMASA G-IV «TIGRE» que llevaron mayoritariamente las «Bücker» fabricadas por CASA.



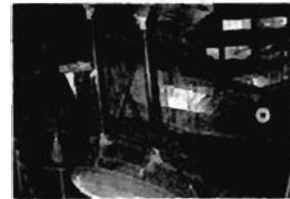
La «Bücker» del Museo muestra de indicativo de Unidad, que le fue borrado al restaurarse en Logroño antes de su envío a nuestros instalaciones.

nalmente, la Maestranza Aérea de Albacete se hizo cargo de él el 6 de mayo de 1957, instalándole el motor ENMASA Tigre (con lo que su matrícula militar, que a partir de diciembre de 1945 fue EE-3-198 y desde diciembre de 1953 E.3-198, pasó a ser E.3B-198) y entregándole a la Escuela de Aprendices de Logroño, después de darle de baja en vuelo el 18 de diciembre de aquel año.

En Logroño permaneció hasta su traslado al Museo el 3 de octubre de 1968.

Detalle en que se pueden apreciar las cabinas de ambos tripulantes.

Vista lateral, con el detalle de los montantes y las diagonales de unión de los planes.





Factory and correspondence address:  
Serwis Samolotów Historycznych  
Janusz Karasiewicz  
43-385 Jasionica 829, POLAND

Phone: 0048 33 8153 491  
Fax: 0048 33 8153 492  
e-mail: jungmann@pro.onet.pl



Photo by Michel Pilch

**Aircraft Bucker Jungmann T-131.PA with engine LOM M-332 AK, produced in 1997  
by Historical Aircraft Services Janusz Karasiewicz**

I would like to introduce my company Historical Aircraft Services which is certified to produce Bucker T-131 PA Jungmann and Bucker 133 Jungmeister. Our company since a long time produce Bückers with original drawings from 1934-1937, remaining the smallest details. Bückers are equipped with engines LOM M-332 AK, 140hp and M-332 B, 160hp produced in Czech. Airplanes produced in our company are flying in Germany, Austria, Sweden and also in Poland. We are opened to cooperate with everyone wanted develop an idea of building Jungmanns and Jungmeisters.

President  
Historical Aircraft Services  
Janusz Karasiewicz

**Our representative in Germany is :**  
Reinhard Rötzer  
Langwiederstr. 1.  
D-85757 Karlsfeld - Gröbenried  
phone: 0049-8131-78926, fax: 0049-8131-80314  
mob.0172-7240299  
e-mail: fischgut.waldheim@t-online.de

**Producer address :**  
Historical Aircraft Services  
Janusz Karasiewicz  
43-385 Jasionica 829, POLAND  
phone: 0048-33 8153 491  
fax: 0048-33 8153 492  
e-mail: jungmann@pro.onet.pl