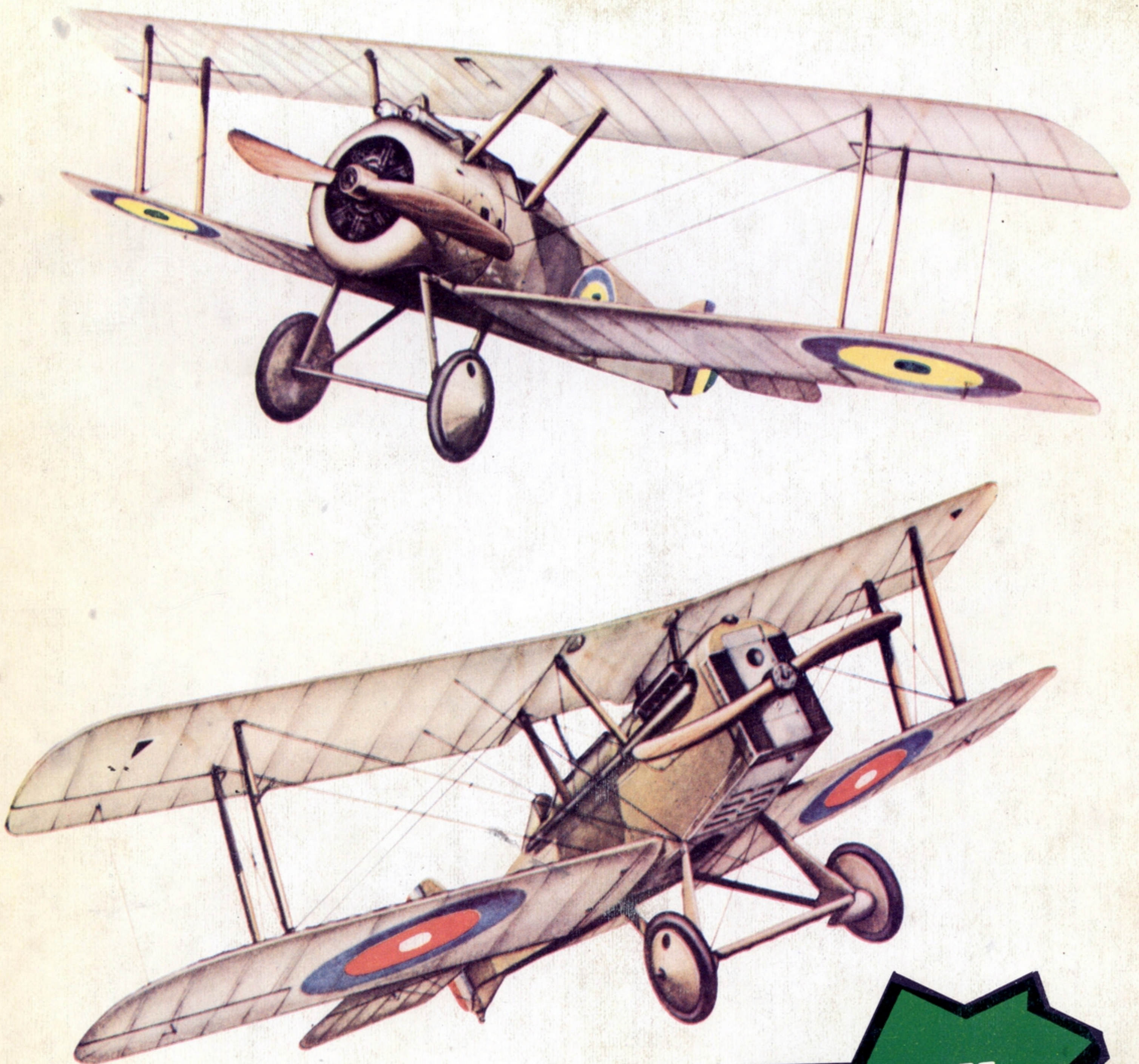
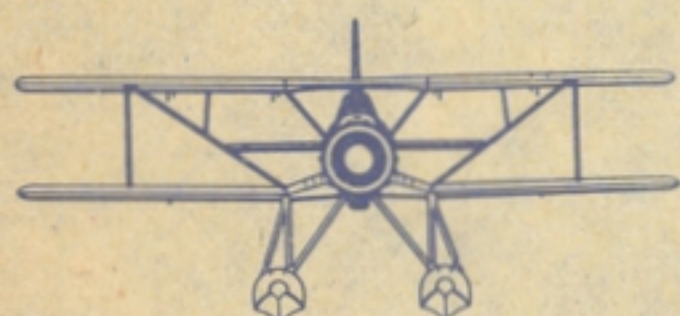
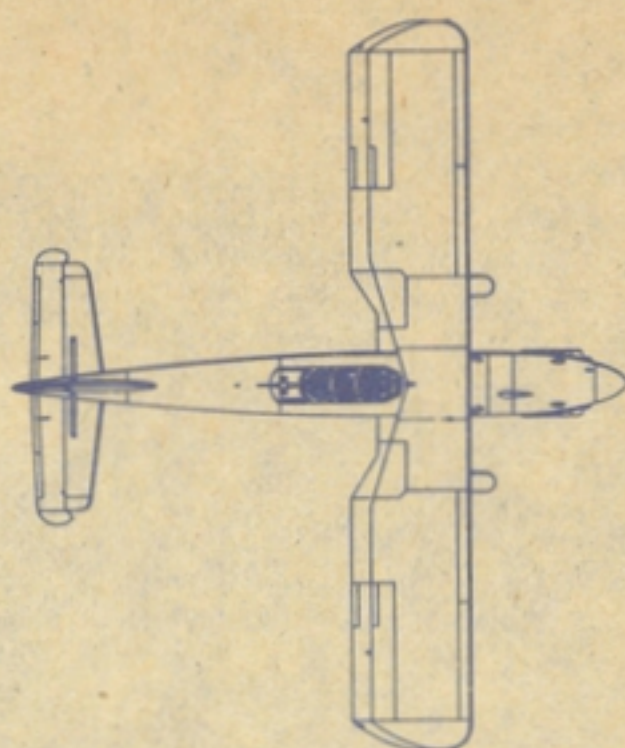
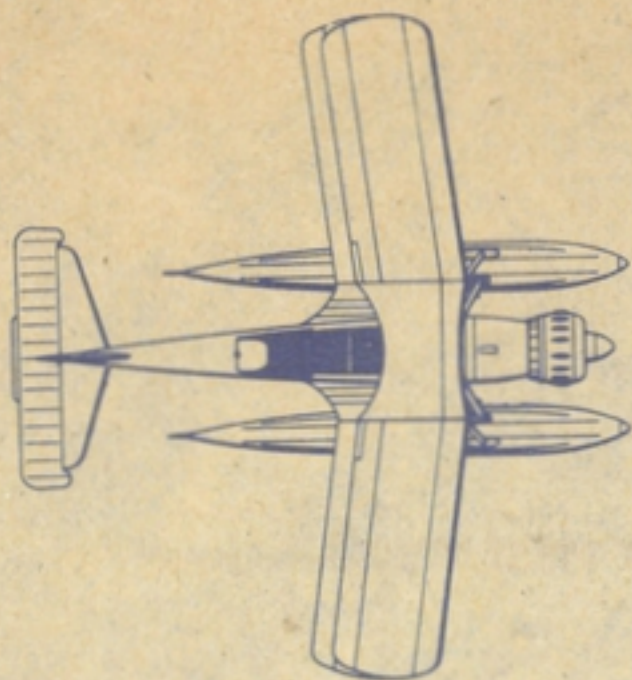


AVIONES ANTIGUOS

32 CROMOS A COLOR con poster central.



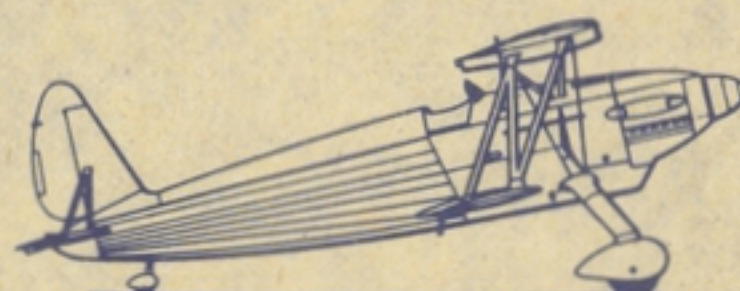
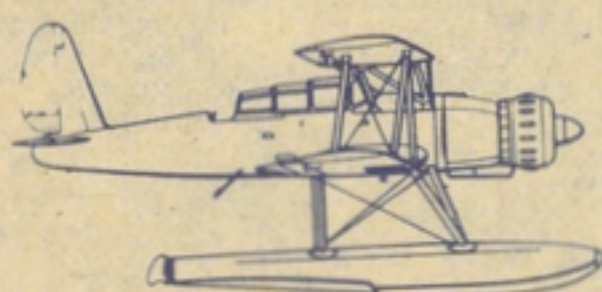
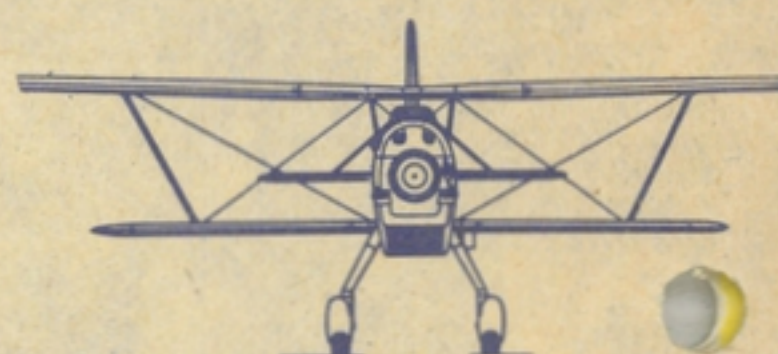
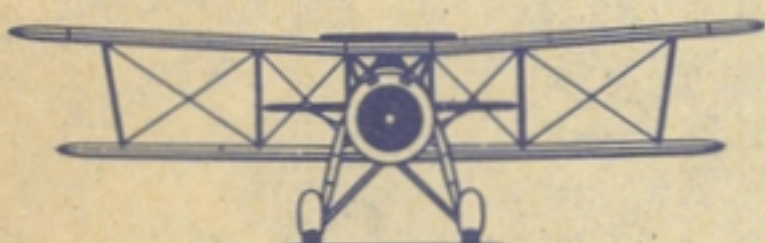
**MI
ALBUM
DE
CROMOS**



Aviones antiguos

La aviación avanza tan deprisa, que aparatos de hace veinte años se consideran absolutamente objetos, anticuados, fuera de época. Pero para que se produjera este avance fulgurante, ha hecho falta una fe enorme, hombres con ingenio creador, no pocas vidas humanas... y dos guerras mundiales.

Lo queramos o no, en su intento de ser superior al adversario el hombre avanza siempre más deprisa que si trabaja en paz. Por eso, con sólo setenta años de distancia —apenas dos generaciones— se puede uno remontar a los primeros balbuceos serios de lo que hoy llamamos aviones.



INDICE

Pág.

Historia	8
Boeing P-26	9
Bücker Jungmeister	9
De Havilland biplano	10
Nieuport 28	10
Avro 621	11
Avro 504 N	11
Hurricane	12
Vickers Vimy	12
Sopwith Pup	13
De Havilland 60 Moth	13
Douglas Dauntless	14
Triplano Roe I	14
Gloster Gamecock	15
Handley Page Hinaidi	15
Póster	16-17
Voisin 8	18
Percival Gull	18
De Havilland 50	19
Lancaster	19
Fairey Swordfish	20
Svenska Jaktfalk	20
Fokker E III	21
SE-5 A	21
Vickers Gunbus	22
Bleriot XI monoplano	22
Gee Bee R-1	23
De Havilland 88	23
Sopwith Camel	24
Tiger Moth	24
Pfalz D III	25
Caproni Ca. 42	25
Spitfire	26
Handley Page 0/400	26



Recientes, pero antiguos

Es muy posible que alguien, al encontrar en este álbum aeroplanos como el Lancaster o el Spitfire, glorias de la II Guerra Mundial, piense que no responden al adjetivo de «antiguos», porque parece que la tremenda conflagración está ahí, a la vuelta de la esquina. Y lo está, en efecto, desde el punto de vista histórico, pero no desde el punto de vista técnico. Es cierto que sólo han transcurrido treinta y cinco años desde su final, pero no es menos cierto que si un país se lanzara hoy a un conflicto armado con los mismos Lancaster y Spitfire citados, nos haría la misma impresión que si quisiera hacer frente a las armas de fuego con hondas, cerbatanas y flechas.

Y es que la aviación ha evolucionado de tal forma, que treinta y cinco años de distancia marcan otra época. Y para convencerse, sólo hay que recordar que los mismos treinta y cinco años separan a los primeros aviones, que se consideraban válidos si volaban más de unos kilómetros (1910), de los primeros reactores, que entraron en servicio a finales de la II Guerra Mundial (1945).

Pero esta historia, que está recorriendo el hombre a pasos apresurados, tiene una enorme riqueza de ejemplos, de sacrificios, de valentía, de incomprensiones, de heroísmo... Aquellos que quisieron avanzar más deprisa no fueron siempre comprendidos por sus coetáneos. Y es que el hombre es tradicional por naturaleza y las aventuras sólo gustan a un pequeño grupo formado, según parece, con un material especial.

Resulta curioso siempre echar un vistazo hacia atrás.

Y más en este terreno tan nuestro, tan de nuestras generaciones; en este terreno donde se puede decir que hemos visto nacer al «más pesado que el aire», como denominaban a finales del siglo pasado y principios de éste al avión, para diferenciarle de otros aparatos voladores, como globos y zeppelines, menos pesados que el gas que respiramos.

Resulta curioso comprobar qué camino ha seguido la evolución de la lucha del hombre por volar; cómo se ha pasado de unos principios de lo más variados a otros casi inmutables, con lo que todos los aviones actuales vienen a parecerse entre ellos, a grandes rasgos; cómo en un momento determinado se rechazaron ideas que el tiempo ha demostrado que eran acertadas; o cómo la presión de la marcha de la guerra impidió que prosperaran ideas revolucionarias en el mundo de la aviación.

Y, por lo menos, resulta confortador comprobar que las guerras tienen un pequeño, pero innegable, aspecto positivo en el tremendo impulso que imprimen a la tecnología. Un vistazo a los aviones civiles de los años veinte y treinta, los años felices de la entreguerra, lo demuestra de modo incontrovertible.

He aquí, pues, en este álbum, una selección de aviones muy antiguos, antiguos y recientes pero anticuados. De la misma manera que, muy posiblemente, nuestros sucesores se divertirán, allá por el 2020, viendo a nuestros flamantes reactores de hoy, que no tendrán, prácticamente, nada en común con los sistemas de transporte aéreo de la época.

BOEING P-26

Monoplano norteamericano de ala baja, este monoplaza, al que se le conocía popularmente por «peashooter» o cerbatana, es el primer caza metálico del ejército de los EE. UU. y constituye el adiós a las ideas imperantes desde la I Guerra Mundial y la llegada de las que inspirarían los aviones de la II. Se construyeron 136 ejemplares para fines militares en EE. UU., pero algunos de ellos, después de haber sido retirados al final de la década de los treinta —estaba en servicio desde 1934, aunque el prototipo había volado dos años antes— fueron vendidos a ejércitos de otros países, principalmente de repúblicas centroamericanas.



Características: Longitud: 7,26 m. Envergadura: 8,52 m. Motor: uno de hélice Pratt and Whitney radial, de nueve cilindros y 600 CV. Velocidad: 377 km./hora. Techo: 8.350 m. Autonomía: algo más de 1.000 km. Armamento: dos ametralladoras de 7,62 mm. y dos bombas de 45 kg. o cinco de 14 kg. Tripulación: una persona.

BÜCKER JUNGMEISTER

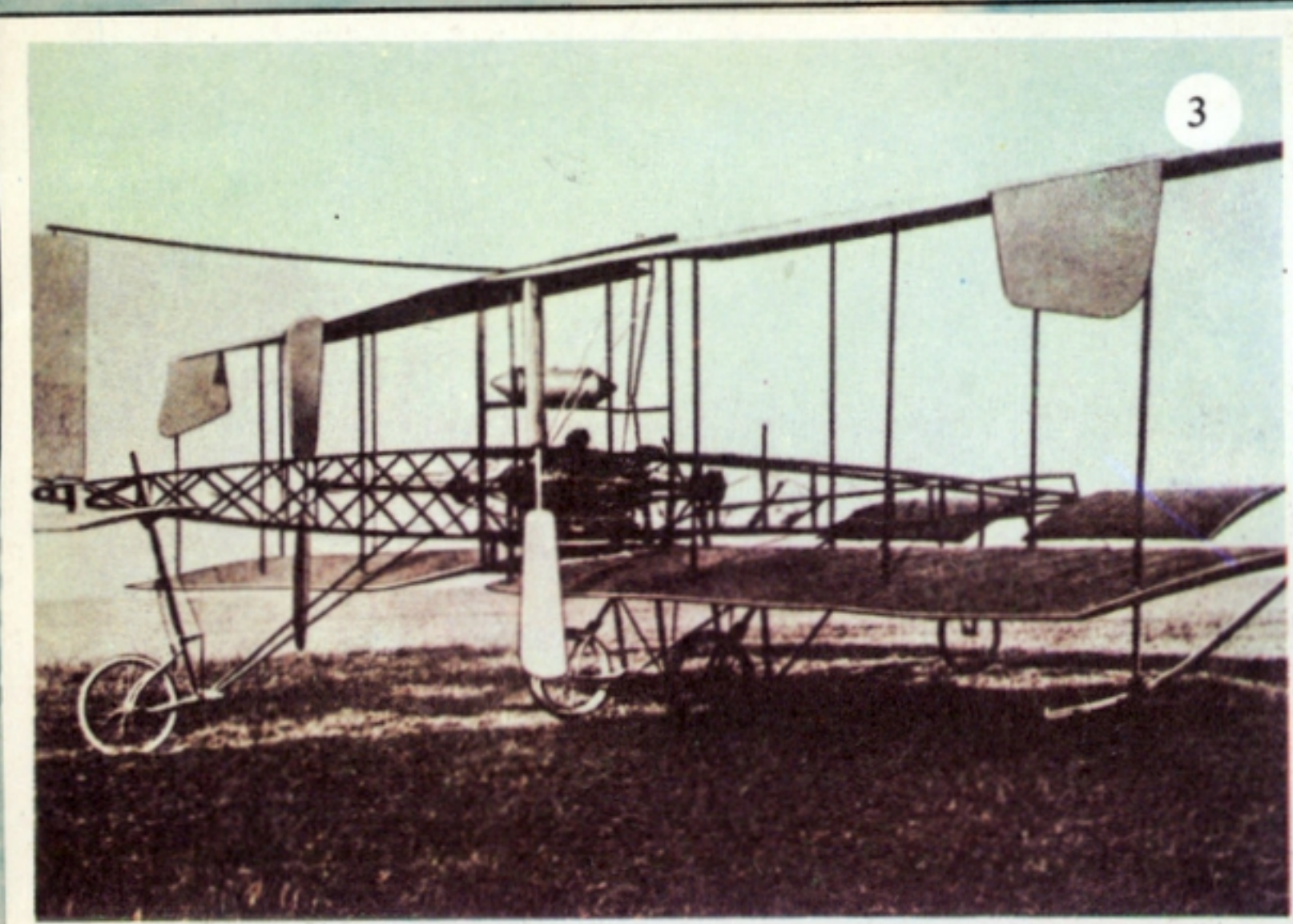


Características: Longitud: 6,66 m. Envergadura: 7,40 m. Motor: uno de hélice, radial, de 120 CV. Velocidad: 170 km./h. Techo: 5.000 m. Autonomía: 300 km. Tripulación: una persona.

Avión alemán de la época entre las dos guerras mundiales. Se trataba de un monoplaza biplano basado en el Büc 131, también llamado Bucker Jungmann, del nombre de Carl Bucker, famoso piloto de pruebas que se dedicó a construir pequeños aviones al comienzo de la década de los treinta. El Bucker Jungmeister sirvió, como casi todos los Bucker, para pruebas acrobáticas y como aviones de enseñanza y práctica. A pesar de sus líneas clásicas, gozaba de una sobresaliente agilidad y, sobre todo, de una robustez que ha permitido su uso en la acrobacia aérea hasta bastantes años después de su nacimiento en 1935.

DE HAVILLAND BIPLANO

Este fue el origen de la casa De Havilland como constructora de aviones: el primer aeroplano proyectado y construido por Geoffrey De Havilland, quien lo terminó en 1909, aunque una serie de retoques no le dejaron listo hasta comienzos del año siguiente. Su prueba no constituyó un éxito, precisamente, ya que consistió en un breve salto al término del cual cayó de forma aparatosa; pero corregido el defecto volvió de nuevo a la palestra y terminó siendo objeto de un encargo por parte del ejército británico.



Características: Longitud: 8,84 m. Envergadura: 10,97 m. Motor: un De Havilland de 45 hp. Tripulación: una persona.

NIEUPORT 28

Uno de los cazas franceses de la I Guerra Mundial. Había muchas esperanzas depositadas en él, pero no gustó a los pilotos galos por fallos estructurales. Fueron los norteamericanos quienes, por el contrario, confiaron en él y compraron unos trescientos. El constructor —la Sociedad Nieuport— lanzó pronto el Nieuport 29, magnífico, pero que no llegó a tiempo para intervenir en la guerra.



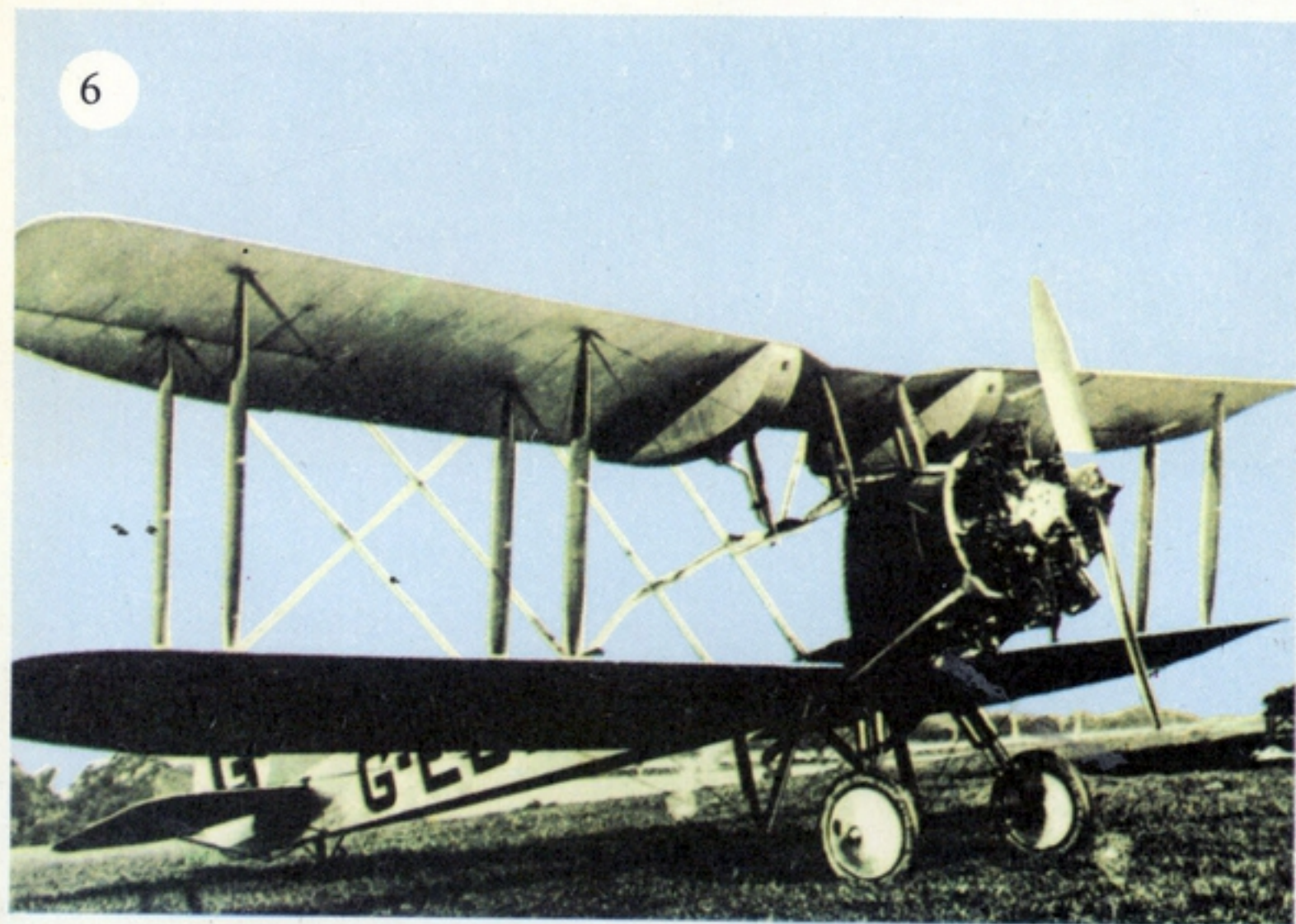
Características: Longitud: 6,40 m. Envergadura: 8,15 m. Motor: un Gnome de 160 hp. Velocidad: 193 km./h. Techo: 5.200 m. Autonomía: hora y media. Armamento: dos ametralladoras. Tripulación: una persona.

AVRO 621

Un nuevo modelo de la firma de Manchester. Encargado al principio de la década de los treinta para sustituir a los ya veteranos 504 N, el primer aparato voló en 1932 y a partir del año siguiente pasó a formar parte de las unidades de adiestramiento. Era mayor y tenía más poder que los 504 utilizados hasta entonces y se mantuvo hasta que fue destronado por el Tiger Moth, con el cual, sin embargo, compartió los últimos años de la década, hasta el comienzo de la II Guerra Mundial.



Características: Longitud: 8,04 m. Envergadura: 10,36 m. Motor: uno de hélice, Armstrong Siddley de 240 CV. Velocidad: 196 km./h. Techo: 5.000 m. Autonomía: 420 km. Tripulación: dos personas.



AVRO 504 N

Uno de los modelos más utilizados en Inglaterra en los años veinte y en los primeros treinta, producido por la casa A. V. ROE and CO., de Manchester. Se trataba de un biplano de dos plazas que fue utilizado principalmente como avión de entrenamiento, hasta que en 1933 fue sustituido por el AVRO 621, popularmente conocido como AVRO TUTOR. El modelo original, conocido como 504 simplemente, llevaba un motor rotatorio, en vez del radial que montó desde el primer momento el 504 N. Dejó de fabricarse en 1932 y para entonces se había producido casi diez mil unidades, más de la mitad de ellas, de este 504 N.

Características: Longitud: 8,97 m. Envergadura: 10,97 m. Motor: un Armstrong o un Le Rhone. Velocidad: 122 km./h. Techo: 6.000 m. Autonomía: 380 km. Tripulación: dos personas.

HURRICANE

El Hurricane fue un caza inglés, cuyo nombre completo era Hawker Hurricane, que tuvo una destacada actuación en la llamada Batalla de Inglaterra. Junto con el Spitfire, constituyó el principal elemento defensivo de lo que se presuponía combate de preparación para la invasión de las Islas. Comenzado en 1934, el primer prototipo voló por primera vez a finales del año siguiente, pero el avión no fue operacional hasta 1937.

Fue el primer aeroplano armado con ocho ametralladoras y el primer monoplaza que llevó cohetes. Se hicieron otras versiones posteriores —todas como monoplano de ala baja, monoplaza— más potentemente armadas, que le convirtieron en cazabombardero y en magnífica arma antitanque.



Características: Longitud: 12,192 m. Envergadura: 9,56 m. en el primer modelo, 9,82 m. en los siguientes. Motor: el Rolls-Royce Merlin XX de doce cilindros, con 1.030 hp. en el primer modelo y 1.460 hp. en último. Velocidad: 548 km/h. (516 en las primeras unidades). Techo: 10.850 m. Autonomía: 1.555 km. Armamento: ocho ametralladoras en los primeros modelos, luego cuatro cañones Oerlikon de 20 mm. y unos 500 kg. de bombas. Tripulación: una persona.



VICKERS VIMY

Este curioso y enorme, para aquellos tiempos, biplano fue construido por los ingleses en 1918 con la idea de poseer un aparato con la suficiente autonomía para poder bombardear Berlín, como réplica a los bombardeos que los alemanes habían realizado, principalmente con zeppelines, sobre París y Londres. Sin embargo, llegó demasiado tarde al frente y la guerra terminó antes de cumplir ese anhelo. Fue utilizado, sin embargo, por los ingleses hasta 1925 y se hizo muy popular al realizar la primera travesía del Atlántico sin escalas en junio de 1919, con una tripulación de sólo dos personas.

Características: Longitud: 13,28 m. Envergadura: 20,74 m. Motor: dos de hélice de doce cilindros en V, bien Fiat o bien Rolls-Royce. Velocidad: 170 km./h. Techo: 2.100 m. Autonomía: 1.500 km. Armamento: cuatro ametralladoras y 2.180 kilos de bombas. Tripulación: tres personas.

SOPWITH PUP

Llamado así por su pequeño tamaño (Pup se puede traducir por cachorro) este aparato es un biplano monoplaza inglés, que apareció en el frente de la I Guerra Mundial en 1916 causando sensación por su maniobrabilidad. Sin embargo, apenas estuvo un año en combate, ya que fue sustituido por dos nuevas creaciones de la misma marca, el Sopwith triplano y el magnífico Sopwith Camel.

El Sopwith Pup se derivaba del Sopwith Tipo 9400, de mayor tamaño, que fue utilizado como caza-bombardero en la I Guerra Mundial.



Características: Longitud: 5,89 m. Envergadura: 8,07 m. Motor: uno de hélice, Le Rhone, de 80 CV. Velocidad: 183 km./h. Techo: 5.600 m. Autonomía: algo más de tres horas. Armamento: una ametralladora Vickers sincronizada. Tripulación: una persona.

10



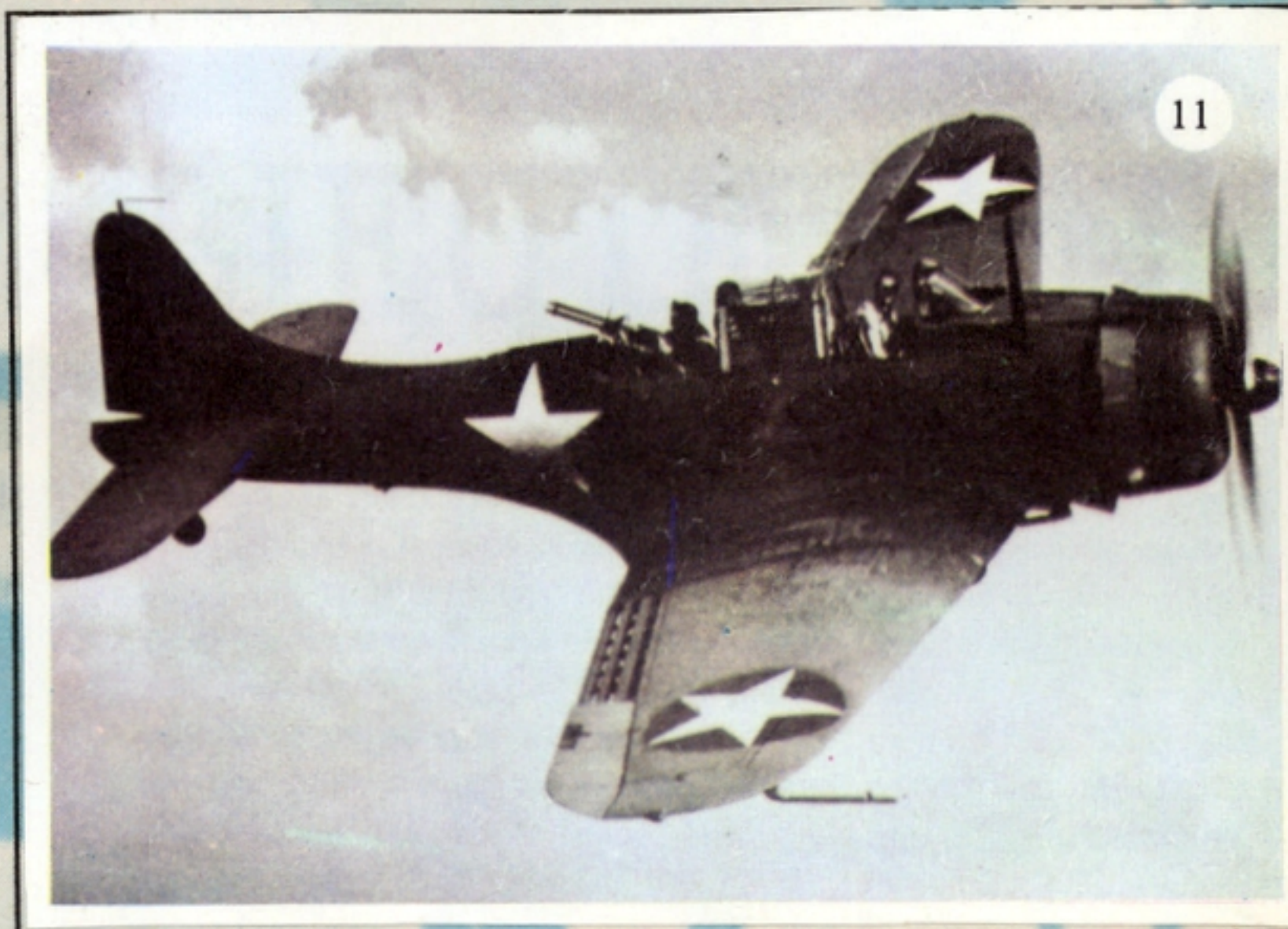
Características: Longitud: 7,23 m. Envergadura: 9,14 m. Motor: uno, de hélice, Cirrus I, de cuatro cilindros en línea y 60 CV. Velocidad: 140 km./h. Techo: 6.000 m. Autonomía: 515 km. Tripulación: dos personas.

DE HAVILLAND 60 MOTH

Este biplano inglés de dos plazas, que voló por primera vez el 22 de febrero de 1925 pilotado por el propio Geoffrey de Havilland, es el antecesor directo del «Tiger Moth», posiblemente el aparato de instrucción más empleado en Gran Bretaña antes y durante los primeros años de la II Guerra Mundial. El D.H. 60 Moth se convirtió rápidamente en el avión de los aeroclubs, que empezaban a surgir por aquella época, y tuvo numerosos éxitos en pruebas deportivas.

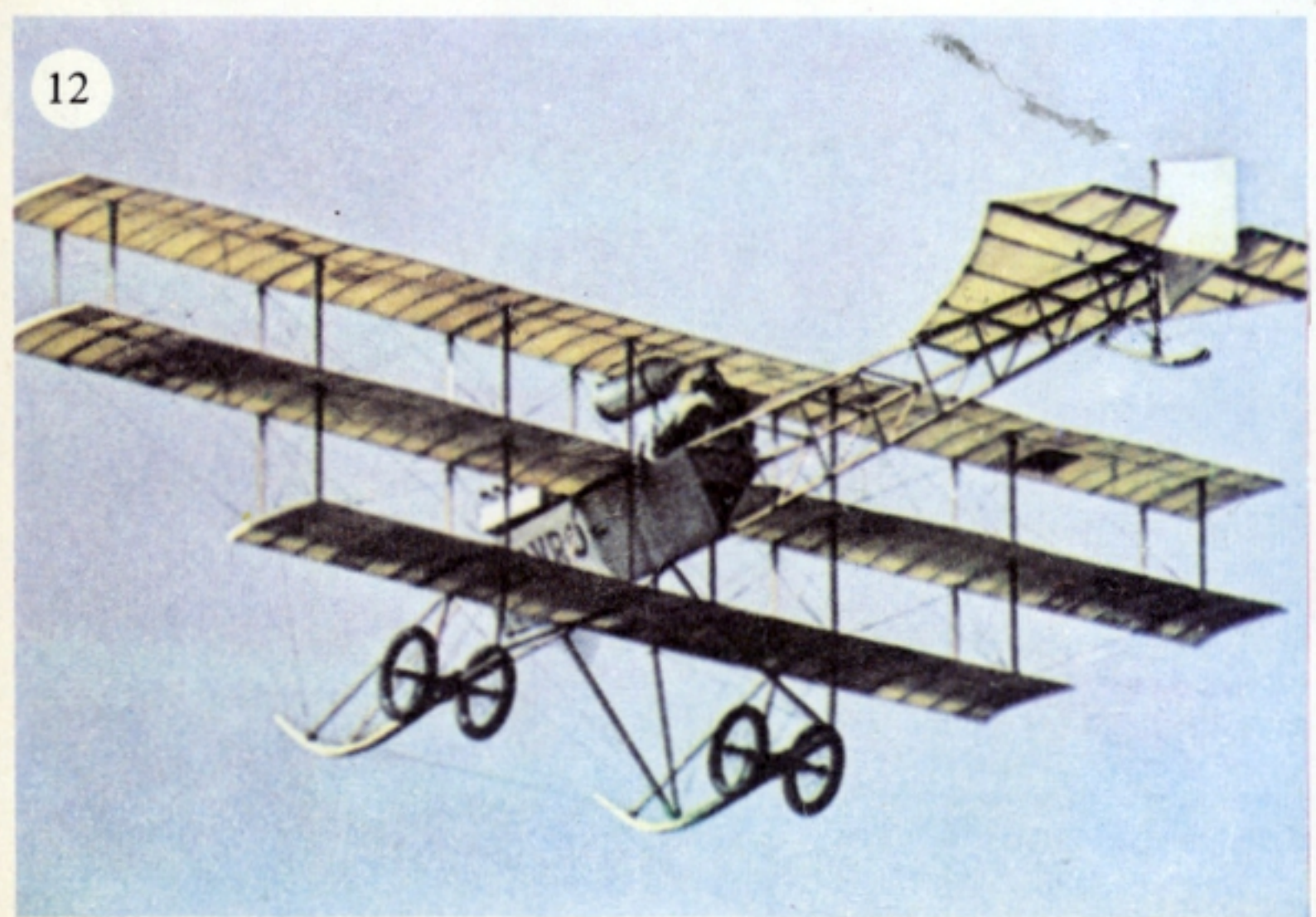
DOUGLAS DAUNTLESS

Bombardero en picado norteamericano que actuó, sobre todo, a partir de las cubiertas de los portaaviones, en el Pacífico. También se hicieron pruebas en misiones de ataque partiendo de bases terrestres, pero sin demasiado buen resultado. Voló por primera vez en 1940 y sufrió una serie de modificaciones en seis series distintas. En total se construyeron unas 6.000 unidades. Era un monoplano de ala baja, biplaza, con un solo motor que accionaba una hélice de tres palas.



Características: Longitud: 9,96 m. Envergadura: 12,65 m. Motor: un Wright de nueve cilindros, que daba 1.000 hp. de fuerza en las primeras series y 1.350 en las últimas. Velocidad: 402 en las primeras unidades y 422 km./h. en las finales. Techo: 8.300 m. Autonomía: 2.000 km. Armamento: cuatro ametralladoras y 500 kilos de bombas. Tripulación: dos personas.

12



TRIPLANO ROE I

Este fue el primer avión inglés dotado con un motor británico que voló por primera vez en las Islas. Fue en 1909 y el constructor, que fue también el piloto, era nada menos que Alliot Verdon Roe, quien se haría famoso como constructor con sus iniciales A. V. Ro. Este primer vuelo británico no pasó de ser un largo salto de casi trescientos metros, pero marcó el principio de una época y de un constructor famoso. El triplano tenía, como indica su nombre, tres planos de alas, era de madera revestida con algodón sobre un ligero entramado de tubos de acero y llevaba un motor que movía una hélice de tracción.

Características: Longitud: 7,01 m. Envergadura: 6,10 m. Motor: un JAP de 20 CV. Velocidad: 38 km./h. Tripulación: una persona.

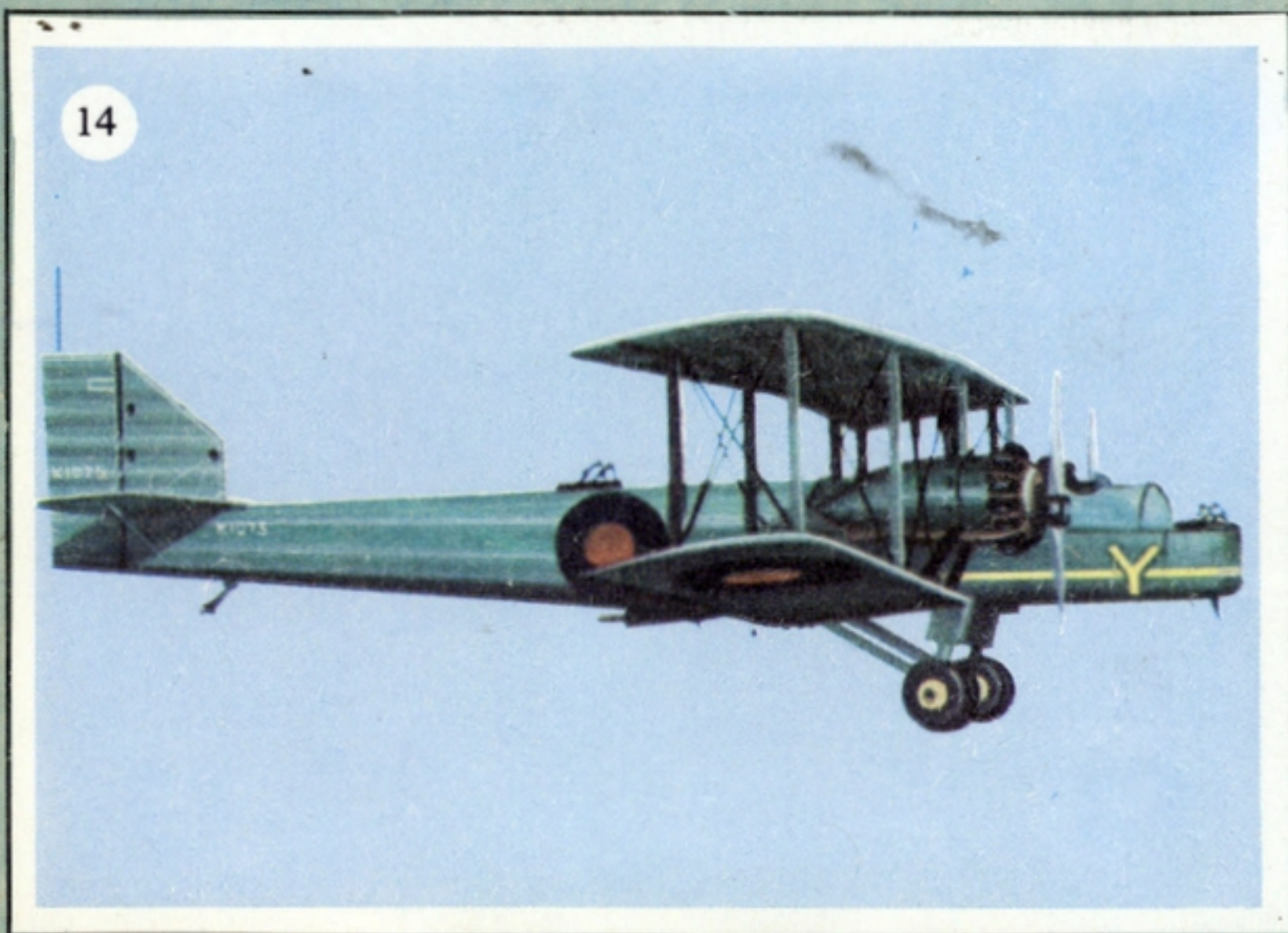
GLOSTER GAMECOCK

Avión inglés de caza, perteneciente a la fase entre las dos guerras mundiales. Empezó a fabricarse en 1924 y al año siguiente voló el primero de una producción no demasiado numerosa. Era, siguiendo las líneas clásicas que había sentado la I Guerra Mundial para los aviones de caza, un biplano monoplaça pequeño, con un motor de hélice tractora.

En 1928/1929 fue sustituido en la R. A. F. por los Armstrong Whitworth Siskin y los Bristol Bulldog, pese a algunas mejoras proyectadas que no llegaron a realizarse.



Características: Longitud: 6 m. Envergadura: 9,07 m. Motor: un Bristol de nueve cilindros y 425 hp. Velocidad: 260 km./h. Techo: 6.700 m. Autonomía: 600 kilómetros. Armamento: dos ametralladoras. Tripulación: una persona.



HANDLEY PAGE HINAIDI

Dentro de la idea predominante en Inglaterra, a finales de la I Guerra Mundial, construir un bombardero capaz de soltar su carga sobre Berlín, la Handley Page siguió produciendo aviones de bombardeo de largo alcance en los años de entreguerra. Así surgió el Hinaidi, denominado técnicamente H.P. 36, y que en realidad fue una versión mejorada del H.P. 24, bautizado como «Hyderabad». El Hinaidi era un biplano de dos motores, con tren de aterrizaje de cuatro ruedas en grupos de dos, piloto, bombardero y dos ametralladores, uno a proa, muy avanzado, y otro en un espacio en el centro del fuselaje. Estuvo en servicio de 1928 a 1933.

Características: Longitud: 18 m. Envergadura: 22,86 m. Motor: dos Bristol de nueve cilindros y 440 hp. Velocidad: 200 km./h. Autonomía: 1.350 km. Techo: 4.500 m. Armamento: tres ametralladoras y 660 kg. de bombas. Tripulación: cuatro personas.

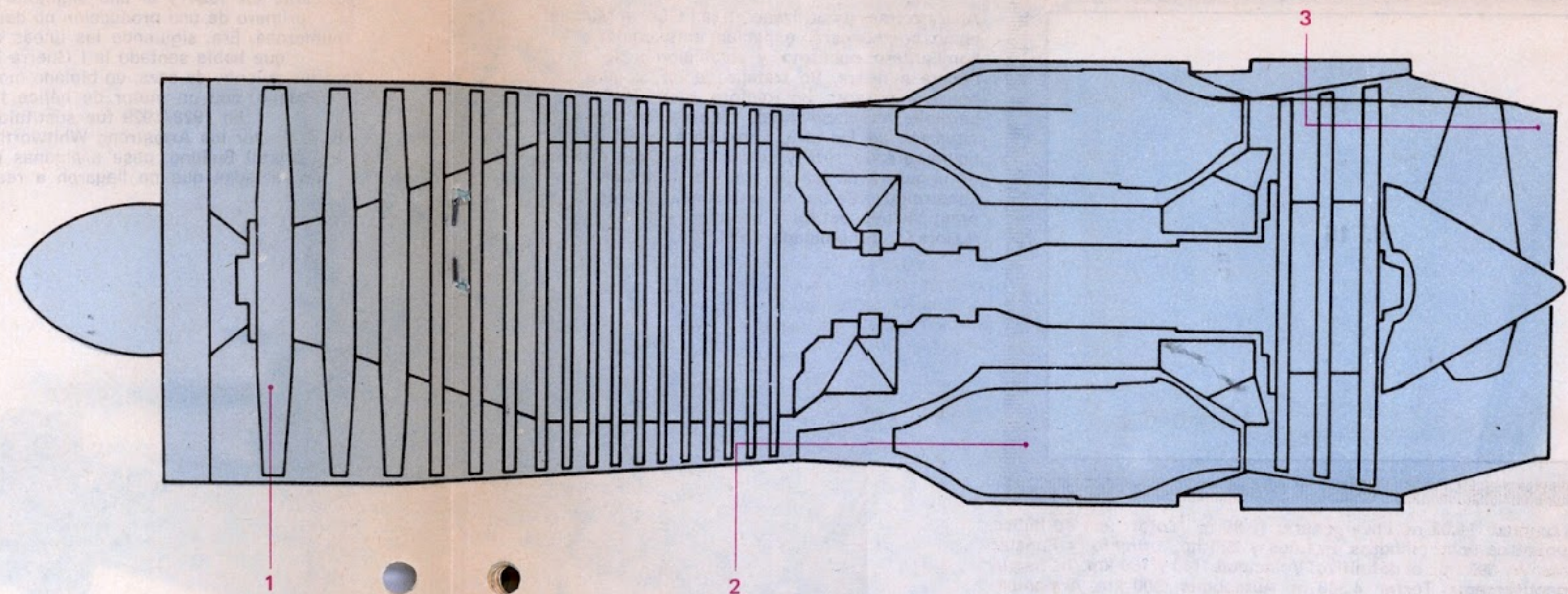
Tipos de motores

1 El compresor axial de un reactor aumenta la presión haciendo pasar el aire a través de una serie de paletas giratorias entre otras fijas.

2 La combustión se efectúa en diferentes cámaras de ignición o en una cámara de combustión anular que rodea un motor más pequeño y más ligero.

3 Las toberas están diseñadas de manera que sirvan para conseguir el máximo empuje del flujo de los gases.

En el avión «Comet» los motores están incrustados en el interior de las alas.

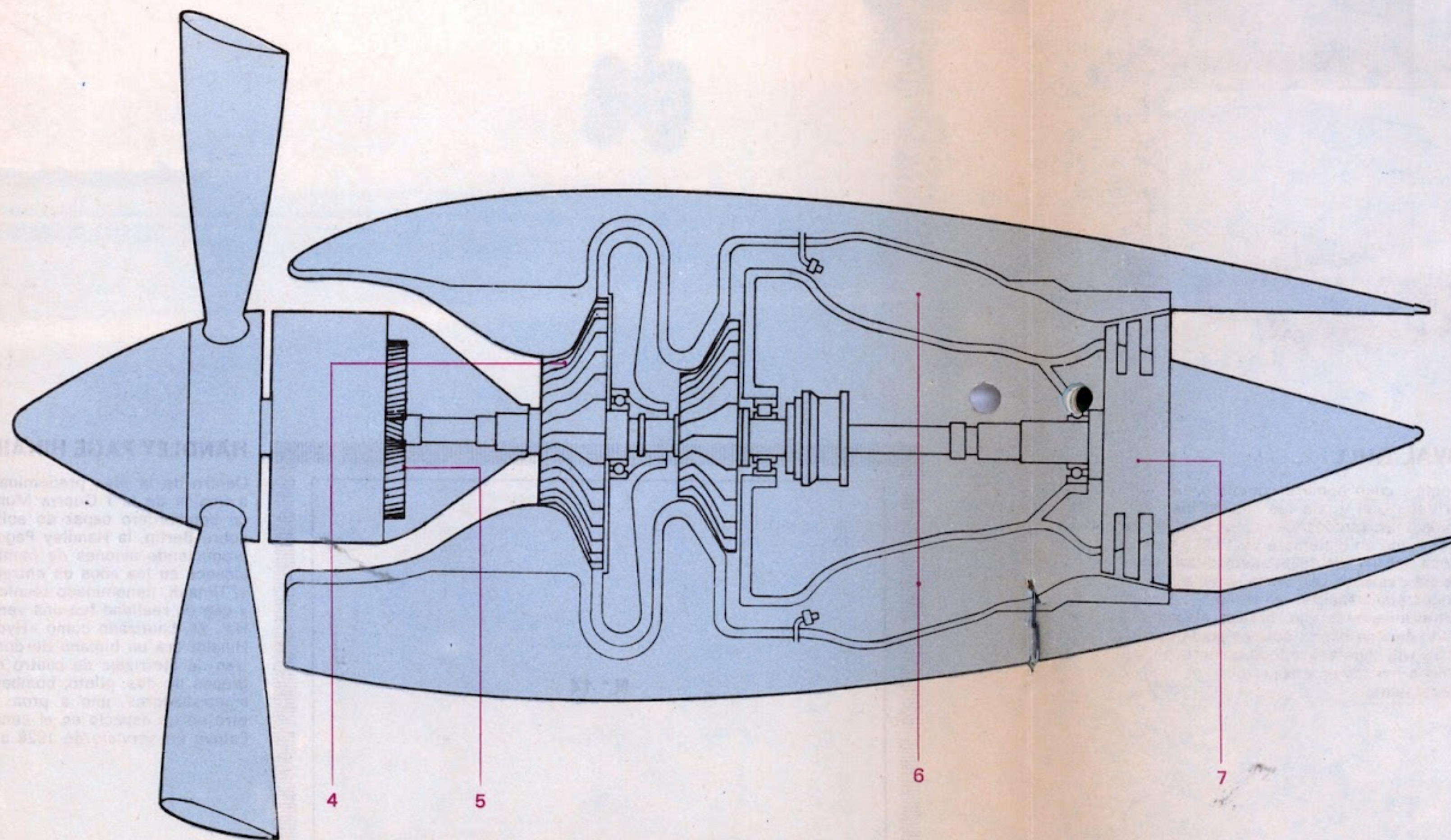


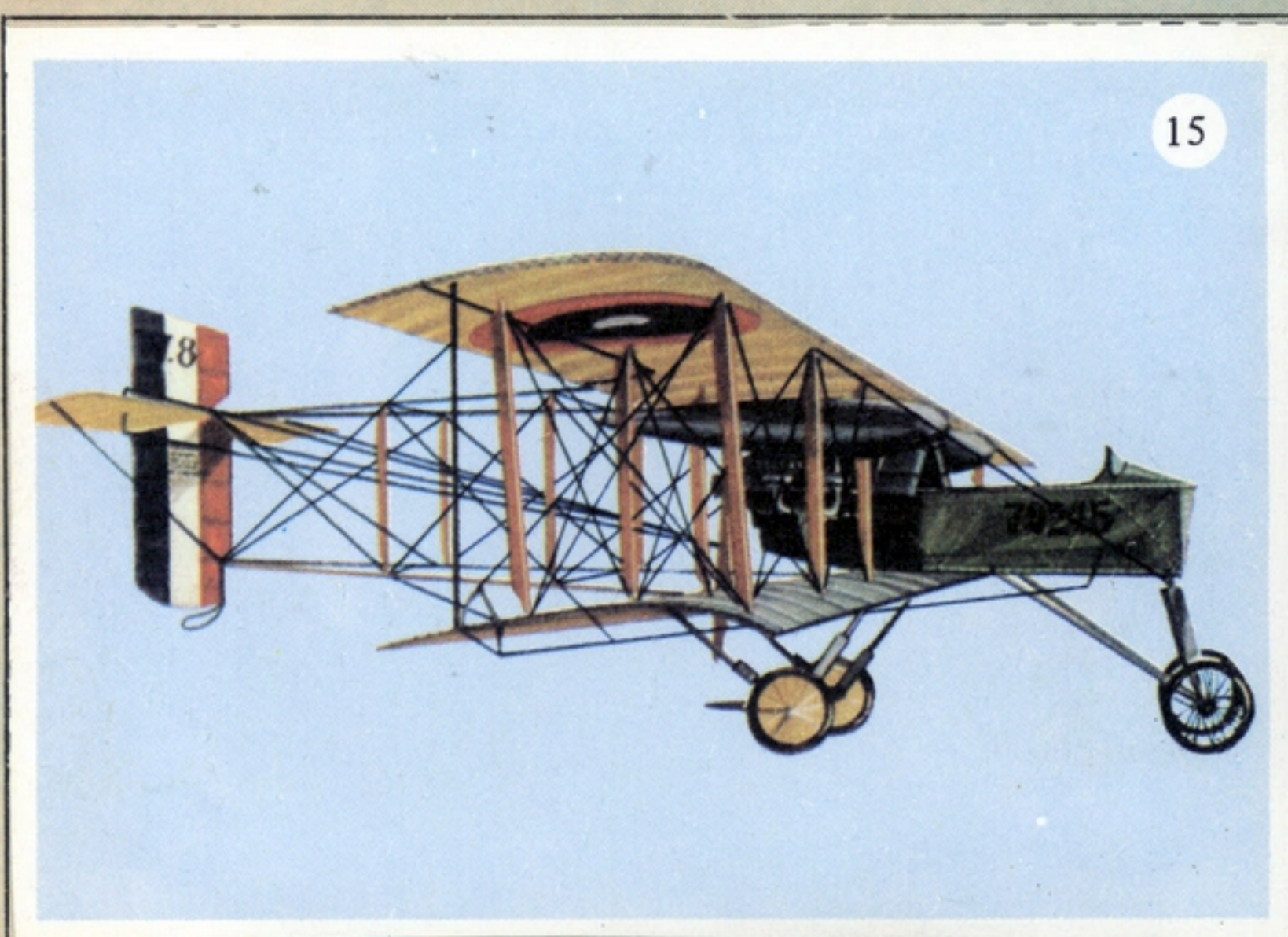
4 El motor Rolls Royce «Dant» utilizaba un compresor centrífugo que aspiraba el aire hacia el centro y lo comprimía expulsándolo hacia la periferia.

5 Las turbinas de los turbopropulsores constan de más cuerpos que las de los reactores, con el fin de obtener suficiente energía del flujo del gas.

6 Las distintas cámaras de ignición son reemplazadas a menudo por una cámara de combustión anular montada en la parte de atrás del motor.

7 Los últimos cuerpos de la turbina han sido separados, formando una segunda turbina.





VOISIN 8

Aparato francés utilizado en la I Guerra Mundial como bombardero, especialmente como bombardero nocturno, y en misiones de ataque a tierra. Se trataba de un biplano con hélice impulsora, no tractora, y con la barquilla muy adelantada en relación con la situación de las alas. Entró en servicio en noviembre de 1916 y se mantuvo hasta el final de la guerra en función de que se habían construido más de mil unidades, pero en la práctica fue sustituido por una versión mejorada, denominada Voisin 10.

Características: Longitud: 11,02 m. Envergadura: 18,80 m. Motor: uno de hélice de impulsión, Peugeot de ocho cilindros en línea y 220 hp., primero, y Renault de doce cilindros en V y 300 hp., el definitivo. Velocidad: 140 y 150 km./h., según los motores, respectivamente. Techo: 4.500 m. Autonomía: 500 km. Armamento: dos ametralladoras y 170 kg. de bombas. Tripulación: dos personas.



PERCIVAL GULL

Avión inglés, cuyo nombre completo era Percival Vega Gull y que fue uno de los aeroplanos más rápidos de su época. Realizó su primer vuelo en diciembre de 1935 y venció en la Copa del Rey de 1936, además de ser el único participante que en la prueba Schlesinger pudo realizar el vuelo Portsmouth-Johannesburgo. Era un elegante monoplano de tres plazas que, en aquellos años de paz, fue utilizado sobre todo como taxi aéreo, avión particular y aparato de entrenamiento.

Características: Longitud: 7,77 m. Envergadura: 12,04 m. Motor: un De Havilland de seis cilindros en línea y 200 hp. Velocidad: 274 km./h. Techo: 6.000 metros. Autonomía: 1.000 km. Tripulación: una a tres personas.

DE HAVILLAND 50

Al terminar la I Guerra Mundial, no pocos constructores vieron el auge que la aviación podía adquirir en el campo comercial aprovechando las enseñanzas de la contienda, y se lanzaron por el camino de los aviones civiles. En esa línea, De Havilland, uno de los más inquietos, presentó en 1923 su D.H. 50, un biplano monomotor, con capacidad para cuatro pasajeros, que no llegó a producirse más que en pequeñas cantidades, pero que ganó fama por ser el avión elegido para el Australian Flying Doctor Service, o Servicio Médico Volante Australiano, algo necesario en aquel país de enormes distancias y amplios desiertos, para que los médicos pudieran asistir a pacientes aislados en casas de labor, que reclamaban los servicios por radio.

17



Características: Longitud: 9,07 m. Envergadura: 13,03 m. Motor: un Siddeley Puma de seis cilindros en línea y 230 hp. Velocidad: 180 km./h. Techo: 3.500 metros. Autonomía: 612 km. Tripulación: de una a cuatro personas.

18



Características: Longitud: 21,19 m. Envergadura: 31,09 m. Motor: cuatro Rolls Royce de doce cilindros en V y 1.460 hp. o cuatro Bristol radiales de catorce cilindros y 1.735 hp. Velocidad: 461 km./h. Techo: 7.467 m. Autonomía: 2.670 kilómetros. Armamento: diez ametralladoras y 10.000 kg. de bombas. Tripulación: siete personas.

LANCASTER

Otro avión histórico de la II Guerra Mundial. Este bombardero inglés fue fabricado por la casa A. V. Roe y se presentó primero con el nombre de Manchester, en 1939, y sólo dos motores. Una serie de fallos en éstos llevó a adoptar cuatro y el avión voló con éstos y otras mejoras en 1941. Del Lancaster, que fue el bombardero británico que más misiones realizó durante la guerra, se fabricaron varias versiones, del Mk-I al Mk-VII, a lo largo de todo el conflicto.

H-NABF

FAIREY SWORDFISH

He aquí un avión al que la guerra pareció dejar anticuado pero que, sin embargo, prestó en ella muy buenos servicios, como el torpedeamiento del potente acorazado «Bismarck», en mayo del 41.

El Swordfish era un avión biplano, que sirvió a la Marina británica como avión torpedero y que normalmente despegaba desde navíos. Entró en acción en 1938 y fue muy útil en la guerra antisubmarina. Vulgarmente, se le conoció como «Stringbag», que se puede traducir por «saco de cuerdas», debido a la profusión de cables y alambres exteriores. «Swordfish» significa, en realidad, pez espada.

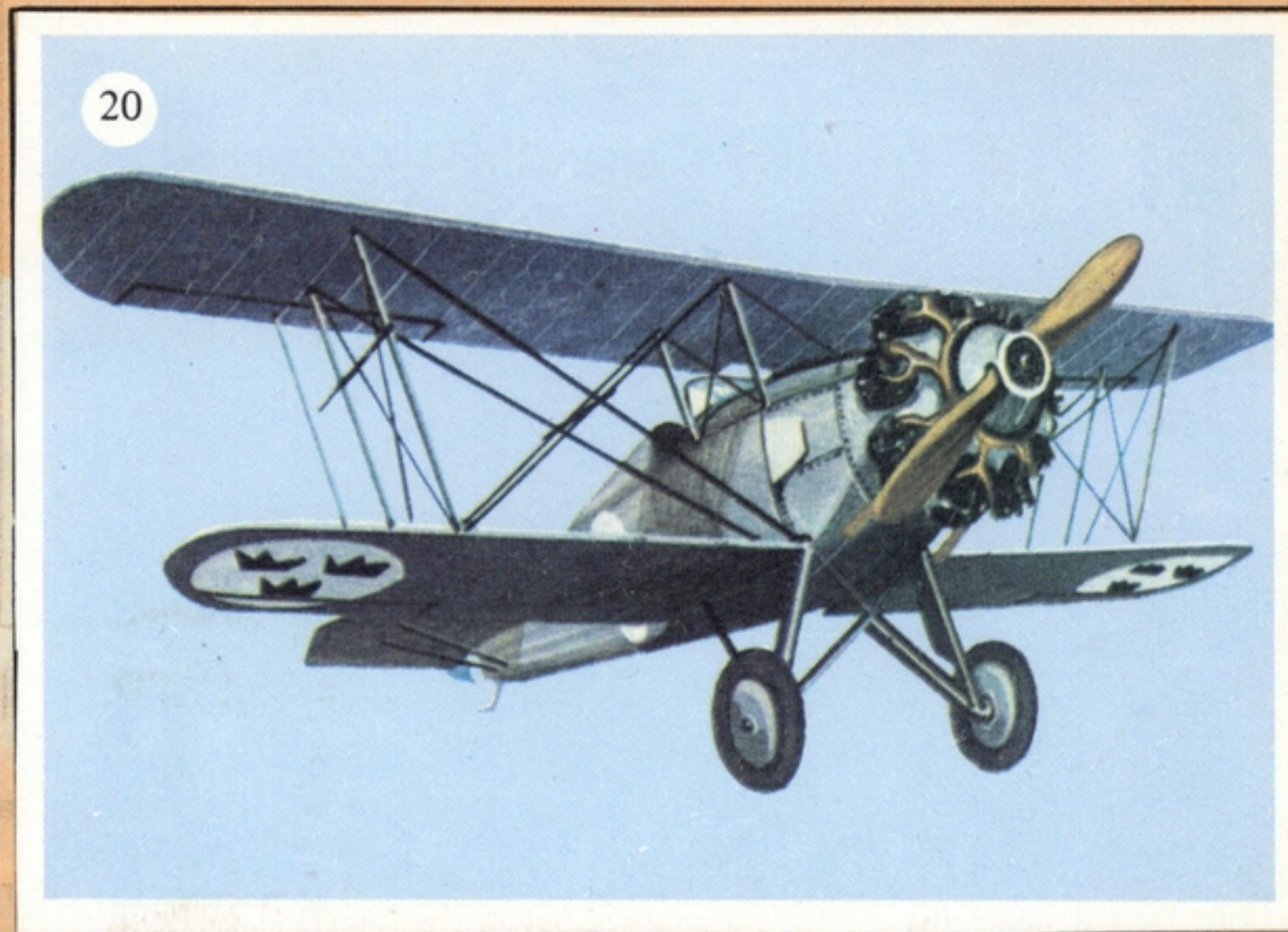


19

Características: Longitud: 11,07 m. Envergadura: 13,88 m. Motor: uno de hélice, Bristol, radial, de nueve cilindros. Velocidad: 236 km./h. Techo: 3.600 m. Autonomía: 900 km. Armamento: una ametralladora delantera fija y otra trasera, un torpedo de 730 kg. o 680 kg. de bombas; en los últimos modelos las alas estaban reforzadas para transportar cuatro cohetes a cada lado del fuselaje. Tripulación: tres personas.

SVENSKA JAKTFALK

Un avión casi desconocido, pese al excelente resultado que dio en su época. Se trata de un caza de construcción sueca, aunque fue equipado con motor inglés, que entró en servicio en 1931 y se mantuvo en activo hasta 1940. Si sólo se construyeron dieciocho unidades hay que achacarlo a la quiebra de la compañía fabricante, no a las características del Jaktfalk, que resultó francamente bueno. Fiel a su época, este avión, al que se le conoció técnicamente como J6A, era un biplano monoplaza con un solo motor.



20

Características: Longitud: 7,5 m. Envergadura: 8,8 m. Motor: un Bristol de nueve cilindros y 500 hp. Velocidad: algo más de 300 km./h. Techo: 8.000 m. Autonomía: 560 km. Armamento: dos ametralladoras. Tripulación: una persona.

FOKKER E III

21



También conocido como Eindeckers por los alemanes y como Scourge (látigo o azote) por los británicos, fue uno de los mejores cazas de la I Guerra Mundial y causó sensación en sus primeras intervenciones. La razón principal fue su maniobrabilidad, muy superior a la de los biplanos, unida al hecho de que fue el primer caza armado con una ametralladora sincronizada con la hélice, lo que permitía disparar a través de sus giros. Apareció en 1915 y concedió una supremacía absoluta a los alemanes durante ocho meses, hasta la aparición de los nuevos cazas aliados.

Características: Longitud: 7,29 m. Envergadura: 9,4 m. Motor: un Oberursel de 100 CV. Velocidad: 140 km./h. Techo: 3.700 m. Armamento: una o dos ametralladoras. Tripulación: una persona.

SE-5 A

22



Avión británico de la I Guerra Mundial. Hizo aparición en 1917 y se construyeron, en dos años de guerra, 5.205 aparatos. Como era habitual en la época, se trataba de un biplano monoplaza. Fue construido para sustituir a los F. E., ante la manifiesta inferioridad de estos cazas británicos frente a los «Albatros» alemanes. En 1916 surgió una primera versión, el SE-5, pero demostró algunos defectos y fue reemplazada de inmediato por el SE-5 A. El avión tuvo tanto éxito que Curtiss firmó un contrato para construir 1.000 unidades en EE. UU. bajo licencia, pero el final de la guerra deshizo esta operación.

Características: Longitud: 6,37 m. Envergadura: 8,11 m. Motor: uno de ocho cilindros en V, Hispano-Suiza de 220 hp., primero, y Wolseley Viper de 200 hp., después. Velocidad: poco más de 200 km./h. Techo: 5.334 m. Autonomía: dos horas y media. Armamento: dos ametralladoras. Tripulación: una persona.

VICKERS GUNBUS

Avión inglés, uno de los primeros cazas que actuaron en la I Guerra Mundial. Era un biplano de dos plazas y le caracterizaba la situación extremadamente saliente de la ametralladora, a proa, y la hélice, que iba detrás de los dos tripulantes siendo, por tanto, impulsora en vez de tracción.

El aparato era conocido técnicamente como F.B.5 y entró en acción a mediados de 1915, pero no tuvo éxito porque su llegada al frente coincidió con la aparición de los Fokker E III, muy superiores en casi todos los aspectos, sobre todo en velocidad y maniobrabilidad.



Características: Longitud: 8,27 m. Envergadura: 11,13 m. Motor: de hélice, monovalvula, Gnome. Velocidad: poco más de 100 km./h. Techo: 3.000 m. Autonomía: cuatro horas. Armamento: una ametralladora inicialmente, luego dos. Tripulación: dos personas.

BLERIOT XI MONOPLANO

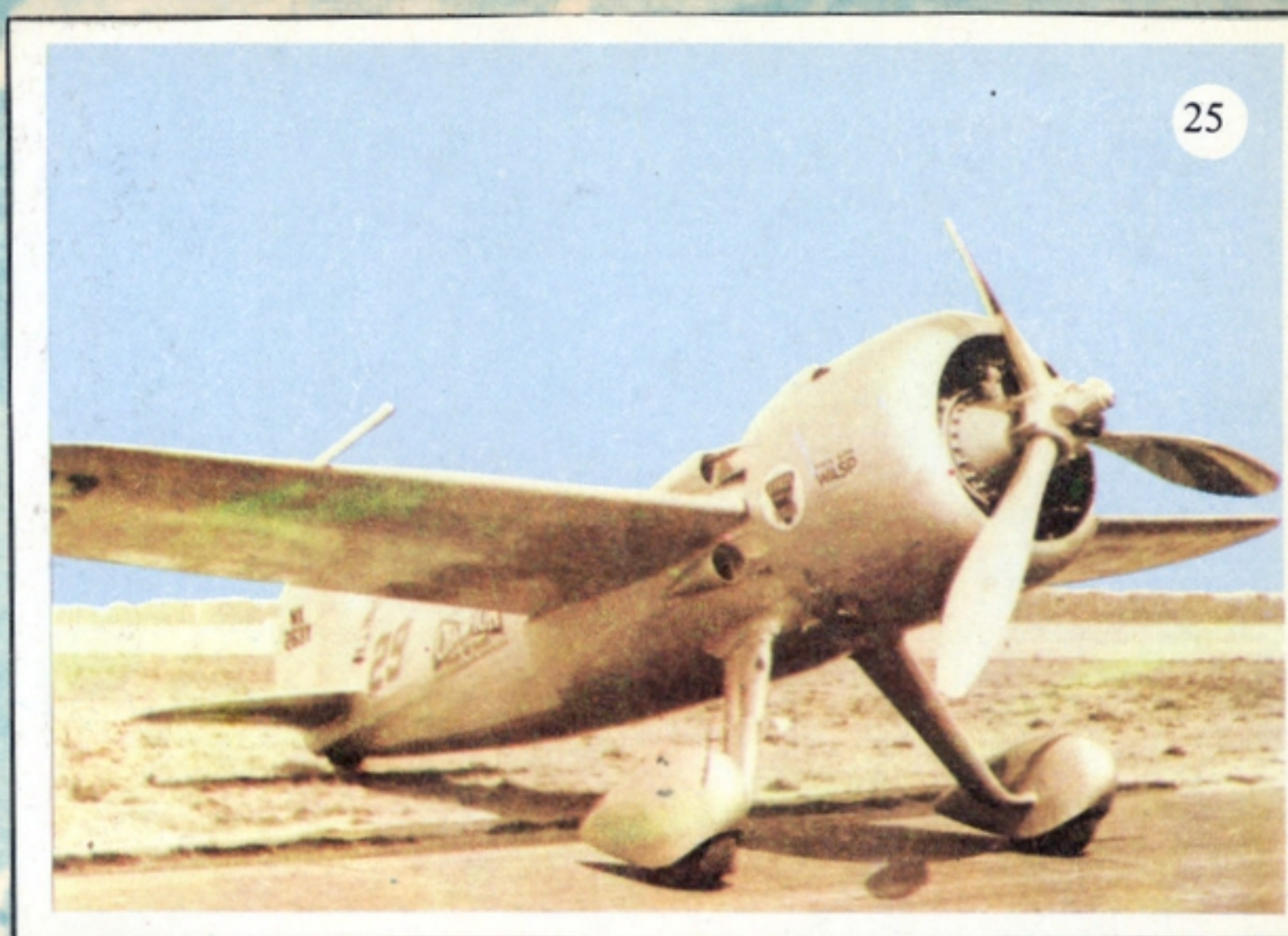
Este fue, con ligeras modificaciones, el aparato en el que el francés Louis Bleriot atravesó por vez primera el Canal de la Mancha por vía aérea, en 1909. Ante el éxito que suponía tal empresa, este avión fue encargado por el ejército francés y por otros de distintos países y se mantuvo en activo hasta la I Guerra Mundial. Como detalle curioso diremos que la travesía desde los alrededores de Calais a los de Dover duró treinta y siete minutos. El avión estaba fabricado en madera y bambú sobre una estructura tubular metálica y, como era norma en la época, llevaba un revestimiento de tela engomada.



Características: Longitud: 8 m. Envergadura: 7,80 m. Motor: un Anzani italiano de tres cilindros, radial, que daba 25 caballos de fuerza. Velocidad: 76 km./h. Autonomía: unos tres cuartos de hora. Tripulación: una persona.

GEE BEE R-1

He aquí a uno de los aviones de competición más conocidos en los años treinta, en la época del apogeo de las carreras aéreas. Pero, al mismo tiempo, hay que señalar que fue uno de los de vida más efímera y que, si fueron varios sus triunfos, no fueron menos sus accidentes mortales. Ganó el trofeo Thompson en 1931 —con el modelo Z— y en 1932 con el R-1, pero al estrellarse el 31-R2 en 1935, después de otros tres accidentes mortales, el Gee Bee desapareció para siempre.



Características: Longitud: 4,61 m. Envergadura: 7,16 m. Motor: un Pratt and Whitney de nueve cilindros y 535 CV. Velocidad: 460 km./h. Tripulación: una persona.

DE HAVILLAND 88

Monoplano inglés de dos motores y elegante línea, con fuselaje y alas de madera, del cual sólo se construyeron cinco unidades por encargo de una serie de apasionados aviadores de la época, que deseaban un aparato rápido y de gran autonomía para participar en la carrera Inglaterra-Australia. La casa cumplió bien el encargo, porque el vencedor fue un D.H. 88, aviones conocidos también como Comet.



Características: Longitud: 8,83 m. Envergadura: 13,42 m. Motor: dos De Havilland de seis cilindros en línea y 230 hp. Velocidad: 380 km./h. Techo: 5.800 metros. Autonomía: 4.670 km. Tripulación: dos personas.

SOPWITH CAMEL

Sin duda, junto al Sopwith triplano, los mejores cazas británicos de la I Guerra Mundial y quizá los aviones de este conflicto más logrados, ya que no pudieron ser superados por el enemigo. Fue el avión que se apuntó el mayor número de victorias: en su cuenta figuran 1.294 derribos. Se construyeron 5.490 Sopwith Camel entre la versión del croquis, que representa un F.1, y la versión para la Marina, que fue el 2F.1 y cuya única diferencia radicaba en que las ametralladoras estaban separadas a fin de que una de ellas pudiera disparar en vertical, a través de un hueco practicado en el ala superior.

27



Características: Longitud: 8,54 m. Envergadura: 5,715 m. Motor: uno rotatorio, de nueve cilindros, Clerget, de 140 hp., o Bentley de 150 hp.; en las últimas series se montó también un Le Rhone de 170 hp. Velocidad: 168 km/h. Techo: 5.800 m. Autonomía: dos horas y media. Armamento: dos ametralladoras. Tripulación: una persona.

28



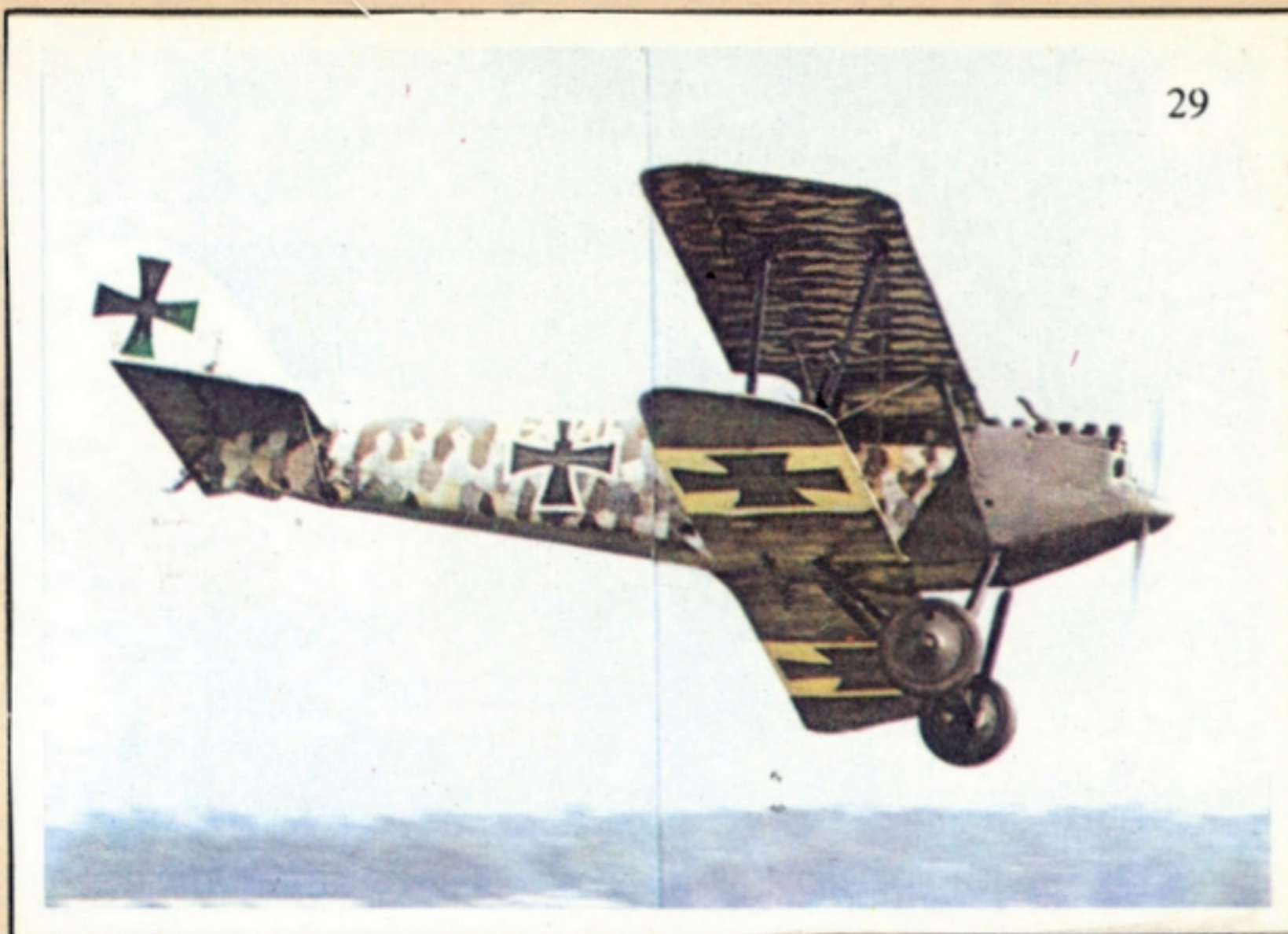
TIGER MOTH

Se trata de un avión británico biplaza, biplano, que pertenece al período comprendido entre las dos guerras mundiales y que fue utilizado principalmente para la enseñanza del pilotaje y, en especial, de la técnica del pilotaje de un avión de caza. Surgió en los años treinta, en una época teñida aún por el pacifismo que había invadido Europa tras la I Guerra Mundial; una época en la que la aviación estaba más preocupada por batir récords deportivos y desarrollar las primeras líneas civiles que por los aparatos de guerra. El Tiger Moth fue el sucesor del Avro Tutor y siguió en servicio hasta el final de la II Guerra Mundial.

Características: Longitud: 7,30 m. Envergadura: 8,94 m. Motor: un De Havilland de cuatro cilindros en línea. Velocidad: 180 km/h. Techo: 5.000 m. Autonomía: 500 kilómetros. Tripulación: dos personas.

PFALZ D III

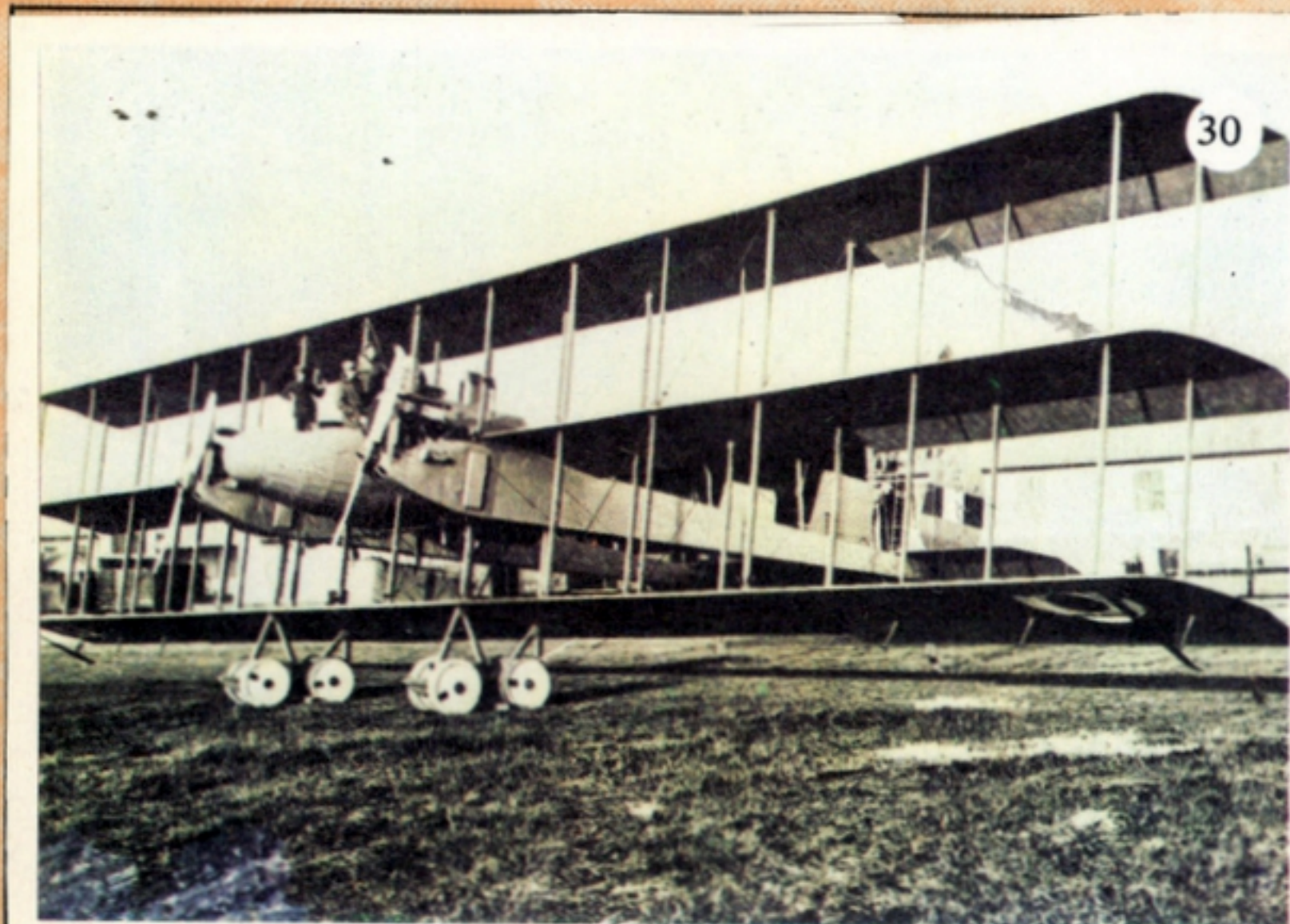
Avión de caza alemán de la I Guerra Mundial. Entró en servicio en 1917 y pese a no llegar a la categoría del Fokker D VII o del Albatros, se construyeron, en apenas año y medio, casi mil aparatos. Tras los intentos del Fokker E III (monoplano) y del Fokker DR I (triplano) el Pfalz volvía a la línea clásica del biplano monoplaza de hélice de tracción. Sus mejores cualidades fueron su línea aerodinámica y su resistencia.



Características: Longitud: 6,96 m. Envergadura: 9,39 m. Motor: Mercedes de seis cilindros en línea y 160 hp. Velocidad: 172 km./h. Techo: 5.000 m. Armamento: dos ametralladoras. Tripulación: una persona.

CAPRONI Ca. 42

Monumental, para la época, avión italiano de bombardeo de finales de la I Guerra Mundial, que se caracterizó —como otros de la misma casa constructora— por ser triplano. El peso, casi 7.000 kg., obligó a diseñar un tren de aterrizaje revolucionario, con ocho ruedas agrupadas de dos en dos en bloques situados en tándem, dos debajo de cada motor. El fuselaje estaba formado por dos cuerpos, que contenían los motores y dos puestos de ametrallador, y por una cabina central en la que iban los dos pilotos, uno al lado del otro.



Características: Longitud: 13,1 m. Envergadura: 29,9 m. Motor: dos Issotta Fraschini de seis cilindros en línea y 270 hp. o dos Liberty norteamericanos de doce cilindros en V y 400 hp. que movían dos motores con hélices de tracción. Velocidad: de 132 a 144 km./h., según los motores. Techo: 3.000 m. Autonomía: poco menos de siete horas. Armamento: cuatro o seis ametralladoras y 1.450 kilogramos de bombas.

31



SPITFIRE

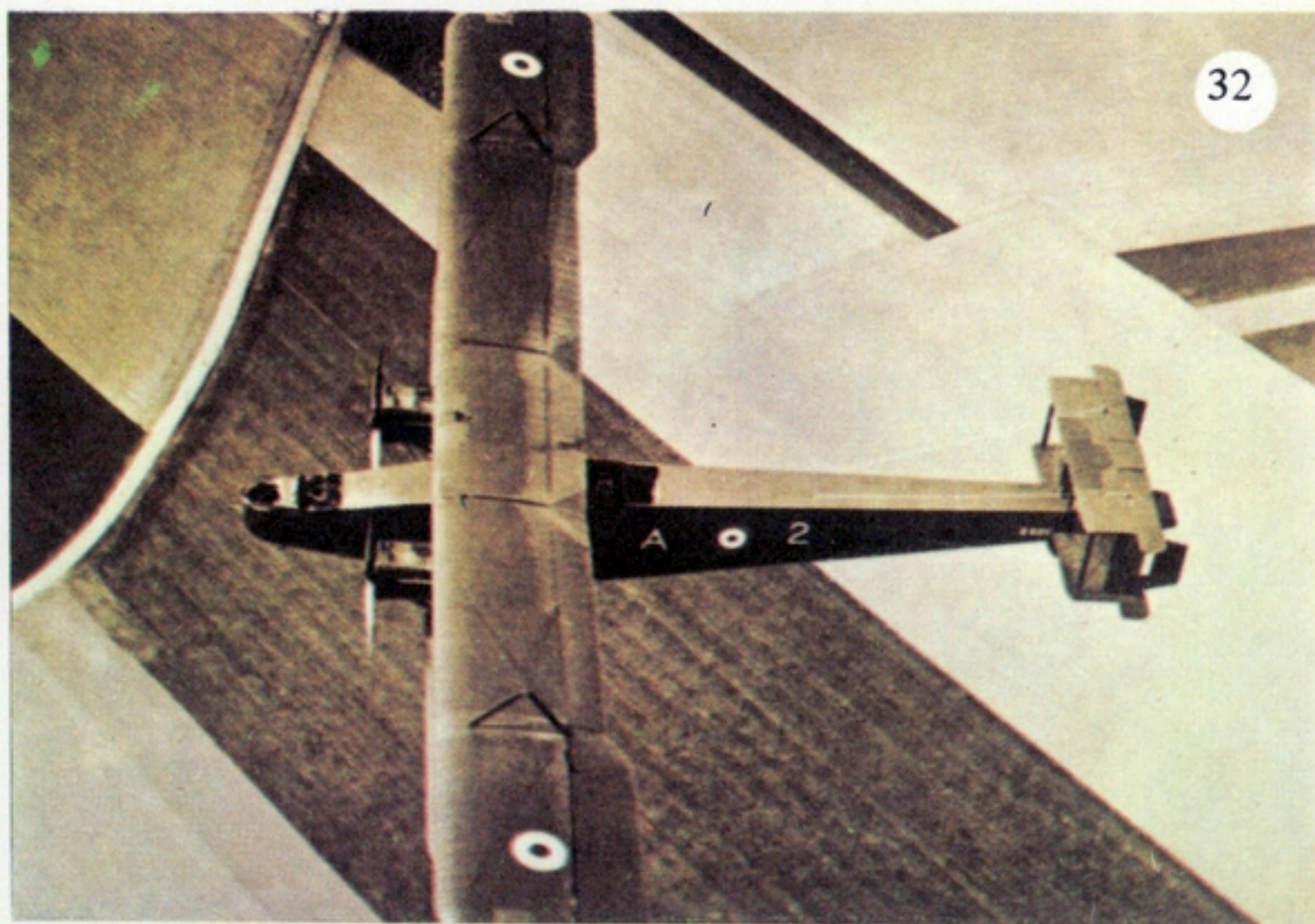
Hablar de este avión, cuyo nombre completo es Vickers Supermarine Spitfire —literalmente, «escupidor de fuego»— es hablar de una leyenda en Gran Bretaña. El Spitfire es, sin duda, el avión más famoso en Inglaterra, el que fue producido en mayor número y el único que se fabricó a lo largo de toda la II Guerra Mundial, desde la versión 1, cuyo prototipo voló en marzo de 1936, hasta la 21, que entró en combate en febrero del 44. En total se produjeron 20.334 aviones y 2.408 de la versión naval Seafire. Lo mejor de estos aviones fue su excelente maniobrabilidad y su potencia de fuego. Fue utilizado como caza y como caza-bombardero.

Características: Longitud: 9,12 m. en los primeros metros y 9,95 m. en los últimos. Envergadura: de 10 a 11,22 m., según las series. Motor: un Rolls Royce de doce cilindros en V, con 1.030 CV. los primeros y 2.050 los del fin de la guerra. Velocidad: de 582 a 730 km./h., según motores. Techo: 9.723 el Spitfire I y 13.560 el 22. Autonomía: 635 a 740 km. Armamento: inicialmente, ocho ametralladoras Browning; al final, cuatro cañones de 20 mm., dos ametralladoras y 370 kg. de bombas. Tripulación: una persona.

HANDLEY PAGE O/400

Avión de bombardeo británico. Derivado del Handley Page O/100, del que en realidad era una versión mejorada, fue el primer bombardero nocturno de la historia de la aviación. Era tan superior la nueva versión, que del H. P. O/100 sólo se construyeron 46 unidades, siendo inmediatamente sustituido por el O/400, del que se hicieron más de 500. El O/400 entró en servicio en marzo de 1917 y se mantuvo en activo hasta 1920. Era un biplano bimotor, con cuatro ruedas de aterrizaje en bloques de dos y hélices de tracción.

32

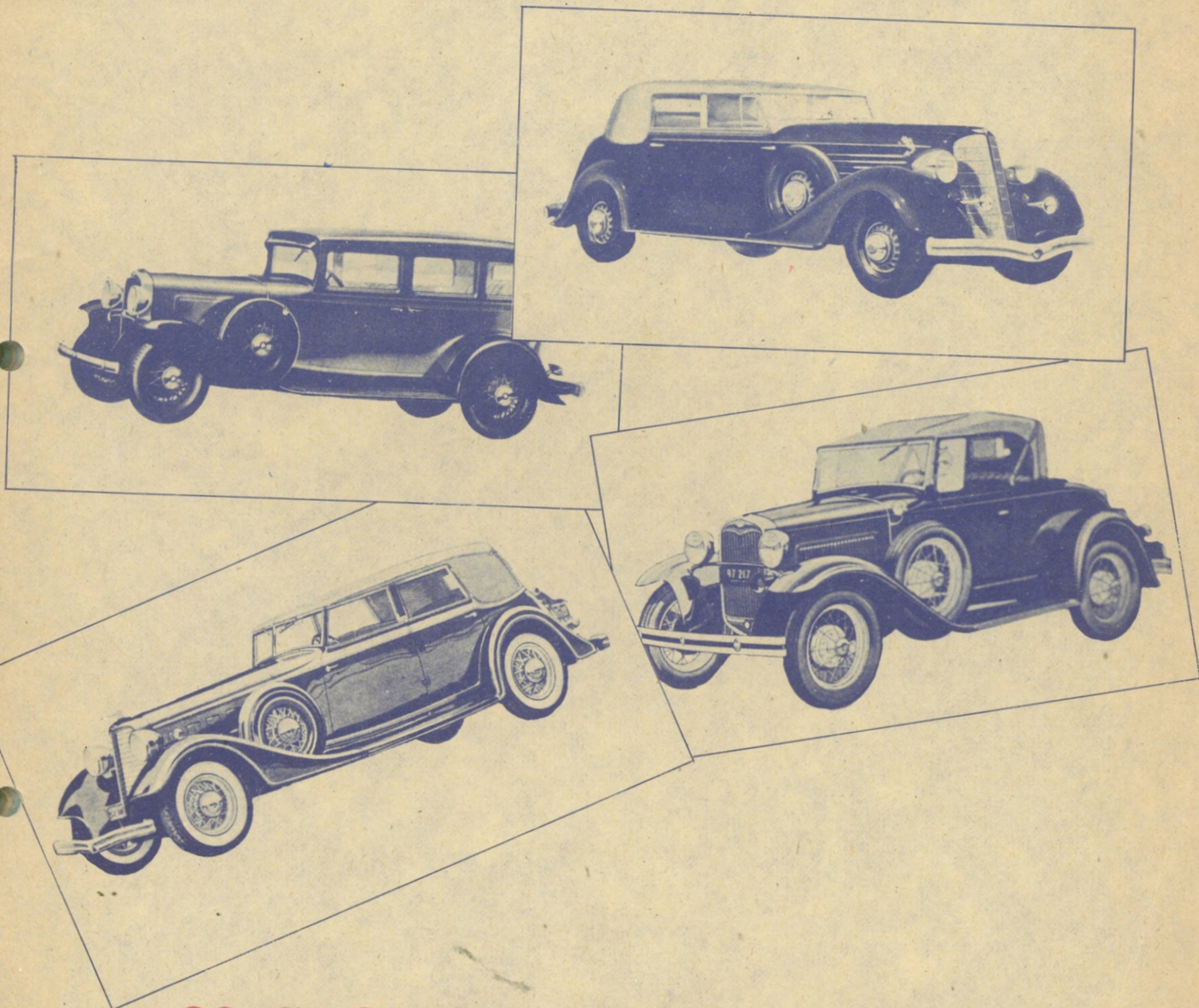


Características: Longitud: 19,16 m. Envergadura: 30,48 m. Motor: dos Rolls Royce de doce cilindros en V y 360 hp. Velocidad: 163 km./h. Techo: 2.600 metros. Autonomía: 1.517 km. Armamento: cuatro ametralladoras Lewis y 910 kg. de bombas. Tripulación: cuatro personas.

!!!EL MUNDO DE LOS LOCOS CACHARROS!!!

.....

**Un curioso recorrido por la historia del
automóvil antiguo 2º**



32 CROMOS A TODO COLOR

**Paséate con nosotros en los cacharros que
iniciaron la era del automóvil**

OTRO EXITO DE

NS

Editorial
NUEVA SITUACION, S. A.
Ayala, 4 - Teléfono 226 01 08 - MADRID-1

