



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



MESSERSCHMITT BF 109F-4

luppa

Hobbies Belgrano

SUMARIO

- 4-5.** ○ **INFOGRAFÍA**
EL MEJOR CAZA DE LA GUERRA
Una mirada a los detalles de diseño del Messerschmitt Bf 109, el interceptor de los récords. Ficha técnica y datos más relevantes de su desempeño.
- 6-7.** ○ **HISTORIA**
EL VALOR DE ESTAR PREPARADOS
Los combates de los Bf 109 y sus pilotos durante la guerra civil española y sus constantes mejoras hicieron la diferencia en la Segunda Guerra Mundial.
- 8-9.** ○ **LÁMINA CENTRAL**
UN DEPREDADOR DEL AIRE
Los resultados en combate de este caza lo sitúan por encima del resto. La mayoría de los primeros cien ases de la aviación lograron sus derribos con un Bf 109.
- 10-11.** ○ **EVOLUCIÓN**
LA MÁQUINA DE QUEBRAR RÉCORDS
En qué radicó el éxito de las series F y G. La historia de Erich "Bubi" Hartmann, el único as de ases, con 352 derribos confirmados.
- 12-13.** ○ **EN ACCIÓN**
GUERREROS DE TODOS LOS FRENTE
Sus actuaciones más destacadas en Europa Occidental, el mar Mediterráneo y el frente oriental. Los trucos del as de África del Norte.
- 14-15.** ○ **MISCELÁNEAS**
CIFRAS Y DATOS CURIOSOS DE LOS Bf 109
Los impresionantes resultados del Bf 109: derribos, pilotos que llegaron a ases. Cuántas versiones tuvo. Y sus victorias en la Fuerza Aérea israelí.

EL MESSERSCHMITT BF 109 tuvo un rol determinante en la guerra civil española. Fue fabricado bajo licencia por Hispano Aviación.



BF 109

EL CAZA MÁS LETAL DE LA HISTORIA

Fue el avión de combate más usado por la Fuerza Aérea alemana, la Luftwaffe, desde la guerra civil española hasta la rendición en 1945. Sus pilotos sumaron más de 15.000 derribos durante la Segunda Guerra.

Hobbies Belgrano

Aviones de la Segunda Guerra Mundial

© 2017 Lupp Solutions S.L. Todos los derechos reservados. www.luppasolutions.com

Desarrollo editorial para Lupp Solutions: almaceneditorial.com

Impreso en China. - Importador: S.A. LA NACION, Zepita 3251, CABA.

Título: Messerschmitt Bf 109F-4 - Crédito foto de tapa: Free to use. Wallpaper image

ISBN: 978-84-17019-49-5

Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida o memorizada en sistemas de archivo o transmitida de cualquier forma o medio electrónico, mecánico, a través de grabaciones u otros sistemas en uso y futuros, sin explícita autorización escrita por parte del editor.

Este fascículo va acompañado de una réplica a escala en material die cast.

MÓDELO PARA COLECCIONISTAS. NO ES ACONSEJABLE PARA MENORES DE 14 AÑOS.

Credits: Army Liaison



Los historiadores aliados decían que el Supermarine Spitfire fue "el avión ideal para el momento perfecto". ¿Qué deberían decir entonces del Messerschmitt Bf 109? Simple: que fue el caza más letal de la historia de las guerras. Sus pilotos sumaron más de 15.000 derribos de aviones aliados durante los siete años de la Segunda Guerra. El mayor as del aire de la historia, Erich Alfred "Bubi" Hartmann, logró sus inalcanzables 352 derribos a bordo de un Bf 109. Y habría que añadir que fue el avión caza más fabricado de la historia, con cerca de 34.000 unidades de sus 10 modelos y 34 versiones. Casi nada.

El Bf 109 fue el primer caza moderno, construido en monocasco metálico, de cabina (carlinga) cerrada y tren de aterrizaje retráctil, lo que mejoró notoriamente su aerodinámica, velocidad y maniobrabilidad

respecto de los antiguos biplanos de la Primera Guerra.

Diseñado en 1934 como un caza interceptor por Willy Messerschmitt, jefe de Diseño de la Bayerische Flugzeugwerke (Fábrica de Aviones Bávara, de allí su sigla Bf), este avión cumplió también funciones como escolta de bombarderos, cazabombardero, avión de ataque a tierra y de reconocimiento.

Su bautismo de fuego ocurrió en 1939 durante la guerra civil española, al servicio de las tropas franquistas. Dato curioso: la primera versión del Bf 109 utilizó motores Rolls-Royce Kestrel, antecesores del Merlin que se haría célebre con su gran adversario, el británico Spitfire.

Si bien los Messerschmitt actuaron en todos los teatros de operaciones alemanes, tuvieron su rol más destacado como cazas en el frente oriental, donde lograron cerca de 10.000 derribos.

F-4, EL MODELO MÁS LOGRADO

La versión F-4 del Messerschmitt Bf 109 se considera la mejor de todas las series y variaciones que tuvo el modelo. Representó más del 16% del total de unidades producidas.

El Bf 109 F-4, dotado de un motor Daimler-Benz 601 E-1 de 1455 hp, dos ametralladoras MG 131 de 13 mm y un cañón MG 151 de 20 mm alrededor del motor, fue el más letal de los cazas conocidos hasta hoy y permitió récords insuperables a los ases de la Luftwaffe.

Su éxito como caza interceptor fue probado, primero, en los estertores de la batalla de Inglaterra, luego en el norte de África y, sobre todo, en el frente ruso, al que la Luftwaffe trasladó el grueso de sus escuadrones al fracasar el intento nazi de invadir las Islas británicas.

BF 109 EL MEJOR CAZA DE LA GUERRA

HISTORIA

El Friedrich (Federico, cuyo nombre estaba muy unido al nacionalismo alemán) fue una variante del Bf 109. Es considerada la mejor versión construida, ya que las posteriores sufrieron cambios radicales, en motores, armamento y peso, lo que hizo que el avión no fuera tan maniobrable como lo era anteriormente.

Su creador

Willy Messerschmitt (1898-1978)

Fundó en 1923 su primera empresa aeronáutica llamada Flugzeugbau Messerschmitt, ubicada en Bamberg. De allí salieron en sus comienzos aviones y planeadores deportivos con estructuras de madera. Para 1944 la empresa contaba con 45.000 empleados. El Bf 109 fue el caza que más se produjo en la historia de la aviación, con cerca de 35.000 unidades fabricadas.



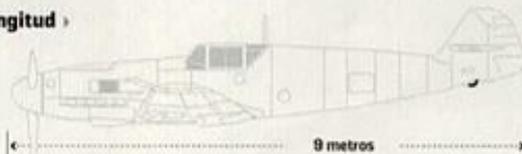
OPERACIÓN BARBARROJA

Fue el nombre dado por Hitler para su plan de invasión a la Unión Soviética. El Bf 109 fue el caballo de batalla en el aire utilizado por los alemanes, ya que sus pilotos estaban mejor preparados que los soviéticos. En las primeras horas del 22 de junio de 1941 los alemanes derribaron decenas de Mig 1, Mig 3 y Yak-7 de la fuerza aérea soviética. Fue una derrota devastadora.

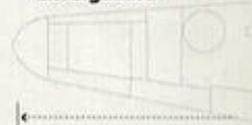


Dimensiones técnicas

Longitud >



Envergadura >



EL AVIÓN



Dos **ametralladoras** MG 17 de 7,9 mm montadas sobre el motor le daban una capacidad de tiro de 300 proyectiles cada una.

Antena de alta frecuencia conectada a una radio FuG 16Z. El piloto tenía comunicación con sus compañeros de misión y con su base.



El **tren de aterrizaje** era retráctil, dándole mayor aerodinámica.

Ficha técnica



País de fabricación: **Alemania**

Cantidad fabricada: **33.984** (todos los modelos)



Tipo:
caza de
superioridad aérea



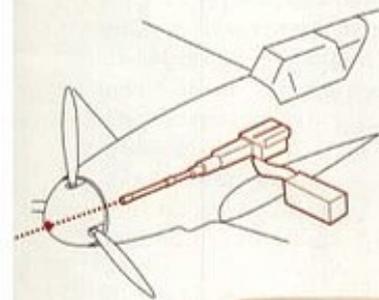
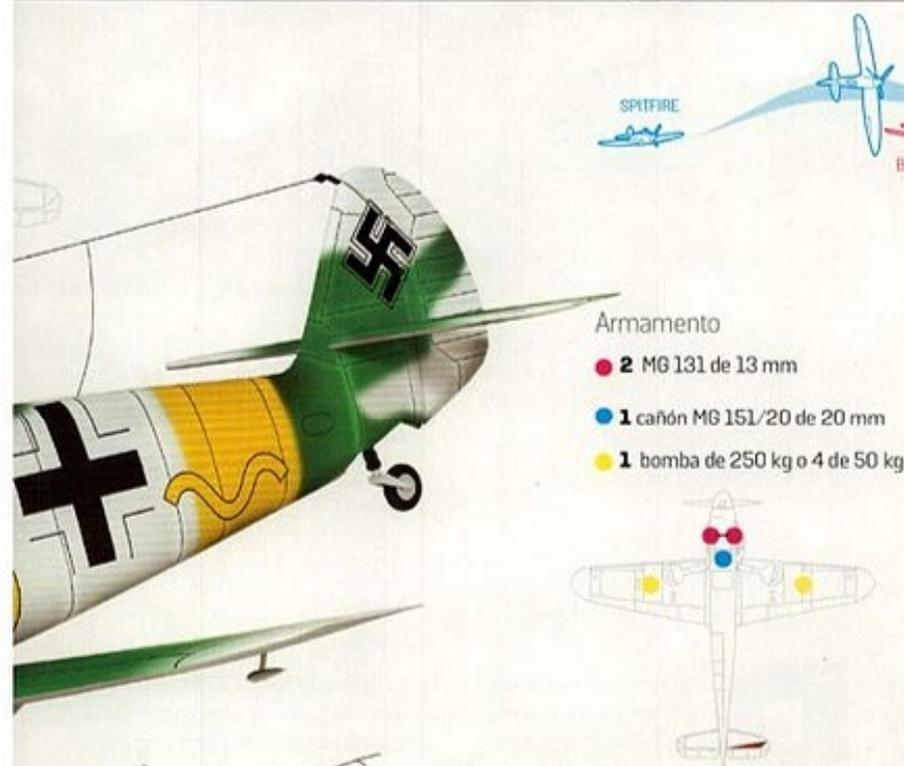
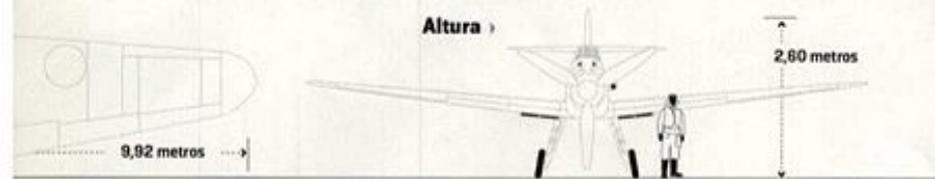
Peso vacío:
2247 kg



Peso al despegue:
3400 kg



Velocidad máxi
640 km/h



El cañón fue instalado debajo del motor y los disparos salían por el centro del morro de la hélice. Disparaba en cinco segundos 247 proyectiles perforantes, trazadores e incendiarios de 20 mm.

Tamaño real del proyectil usado en los cañones de 20 mm

Rango de acción:
850 km
(1000 con tanques auxiliares)

Techo máximo:
12.000 m

Motor:
V12 Invertido
Daimler-Benz DB 605A-1

Potencia:
1455 hp

SUPERIORIDAD AÉREA

El Bf 109 vs. el Spitfire inglés

Los pilotos de los Bf 109 usaban una maniobra para evadirse de los Spitfire. Ponían el avión en picado directo para descender bruscamente y alejarse del enemigo.

1 El piloto alemán accionaba la palanca hacia adelante y el avión caía muy rápidamente.

2 La ventaja estaba en el motor del avión alemán, que tenía inyección directa de combustible, mientras que el avión inglés poseía carburadores que no le permitían conseguir una **g positiva**.

3 De esta manera el Bf 109 se alejaba en picada, dejando por detrás al Spitfire, que maniobraba sin poder alcanzarlo.

HISTORIA DEL CAZA MÁS LETAL

La experiencia de combate en la guerra civil española y la sofisticada ingeniería de los Bf 109 dieron ventaja a los pilotos alemanes frente a los aliados. En sólo dos años lograron tener el mejor caza de la historia listo para la acción.

BF 109

EL VALOR DE ESTAR PREPARADOS

Para el inicio de la Segunda Guerra Mundial, la industria aeronáutica del Tercer Reich ya venía trabajando a pleno en el desarrollo

de una moderna maquinaria bélica. Desde 1934, la Bayerische Flugzeugwerke (Bf), fábrica de aviones de Bavaria cuyo jefe de diseño era Willy Messerschmitt, sumaba mejora tras mejora sobre su caza interceptor Bf 109: cambios en su motorización para darle más potencia, blindajes para el piloto y el fuselaje; novedosos flaps para el borde de ataque del ala (*slats*) que mejoraban el ángulo de ataque a baja velocidad; armamento más pesado y un sinnúmero de desarrollos más para crear el caza más letal de la historia de la aviación.

Los pilotos de los Bf 109 contaban también a su favor con la experiencia acumulada durante su participación en el final de la guerra civil española, lo que los situaba como verdaderos veteranos del combate aéreo aun antes de comenzar la conflagración mundial.

Desde 1939, cuando Alemania lanzó su ataque sobre Polonia, luego los Países Bajos y finalmente Francia, nadie parecía capaz de frenar los feroces *Blitz* (ataques relámpago), en los que los cazas y los bombarderos germanos oficiaban de avanzada

para limpiar el terreno de cualquier oposición por aire o tierra, para que luego avanzaran las tropas mecanizadas y tomaran ciudades enteras casi sin resistencia.

Recién a mediados de 1940, cuan-

PODER DE FUEGO

El nuevo cañón Mauser de 20 mm del F-4 disparaba a través del rotor de hélice una ráfaga de casi 250 proyectiles perforantes en cinco segundos.

LOS TRIUNFOS DE UN AS El Messerschmitt de Oskar-Heinrich Bär, con el récord de derribos y la insignia de Caballero de la Cruz de Hierro con Hojas de Roble y Espadas.

Créditos: Dominio Público - National Museum of the U.S. Air Force - De H. Götz - Trabajo propio, CCO - De Bundesarchiv / CC-BY-SA 3.0



GUERREROS CAMUFLADOS

Una formación de Bf 109F-4 Trop ("tropicalizados") del Ala de Combate 27 sobrevuela el desierto en el norte de África.

do Hitler ordena avanzar sobre Gran Bretaña, la Fuerza Aérea alemana, la Luftwaffe, se encuentra con el primer foco de resistencia: la Royal Air Force británica y su veloces Spitfire. Los cazas ingleses eran más rápidos y maniobrables que los Messerschmitt y, pese a su corto alcance, lograron frenar la embestida aérea de la Luftwaffe hasta conseguir su derrota en la crucial batalla de Inglaterra, el primer enfrentamiento netamente aéreo de la Segunda Guerra.

Nace la bestia

Para fines de 1941, Bayerische Flugzeugwerke logra dar con la mejor versión del Bf 109, la F-4, que mantenía el motor Daimler-Benz DB-601E (1455 hp) y sumaba a las dos ametralladoras MG de 7,7 mm un cañón Mauser MG 151 de 20 mm que disparaba a través del rotor de hélice. Este cañón arrojaba en una ráfaga de cinco segundos casi 250 proyectiles

trazadores, perforantes y altamente explosivos. Aunque sólo permitía disparar tres ráfagas, era una ventaja contra los cañones del Spitfire Mk Vc, que lanzaban casi el doble de municiones, pero desde las alas.

El coronel Werner Mölders, as de la Luftwaffe y el mejor piloto alemán de la guerra civil española, lo explicaba así: "El cañón del F-4 es inferior en pegada, pero un cañón en el centro [del fuselaje] vale por dos en las alas, al ser el fuego más preciso y concentrado".

El Bf 109F-4 llevaba una protección adicional en el parabrisas: otro parabrisas externo blindado de 6 mm de espesor que cubría la cabeza y la espalda del piloto, aunque reducía su visibilidad hacia atrás. También sumaba modificaciones fáciles de instalar según las necesidades, como un soporte para góndolas subalares y otro para un tanque desechable de 300 litros de combustible. Esto



WERNER MÖLDERS

"Un cañón en el centro [del fuselaje] vale por dos en las alas, al ser el fuego más preciso y concentrado".

transformó al F-4 en un bombardero liviano de largo alcance, que sirvió para atacar blancos ingleses en el canal de la Mancha.

Tras el fracaso en la invasión de las islas británicas, la mayoría de los escuadrones de cazas Bf 109 fueron rediseñados en tres teatros de operaciones: el mar Mediterráneo, el norte de África y el frente oriental, donde desarrollaron al máximo su eficacia en el combate aéreo.

A tal punto fue así que los tres grandes ases de la Luftwaffe, Erich Hartmann, Gerhard Barkhorn y Günther Rall, que sumaron 928 derribos, lograron todas sus victorias a bordo de los Bf 109: unas pocas en Europa Occidental y la mayoría contra la aviación soviética.

A su vez, el mayor as alemán de la campaña de África del Norte consiguió todos sus derribos con un Bf 109 emblemático: el F-4 Trop, de característico camuflaje de desierto.



EL DEPREDADOR DEL AIRE

Entre 1939 y 1945, los pilotos de Messerschmitt se acreditaron casi 15.000 derribos de naves enemigas. El Bf 109 modelo F-4 es considerado el mejor de todos y, por lo tanto, el caza más letal de la historia aeronáutica.

Creditos: Alamy, Latinstock



EL NÚMERO UNO La mayoría de los primeros cien ases del aire de la Segunda Guerra, todos alemanes, lograron sus victorias a bordo de un Bf 109.



EL AS DE ASES

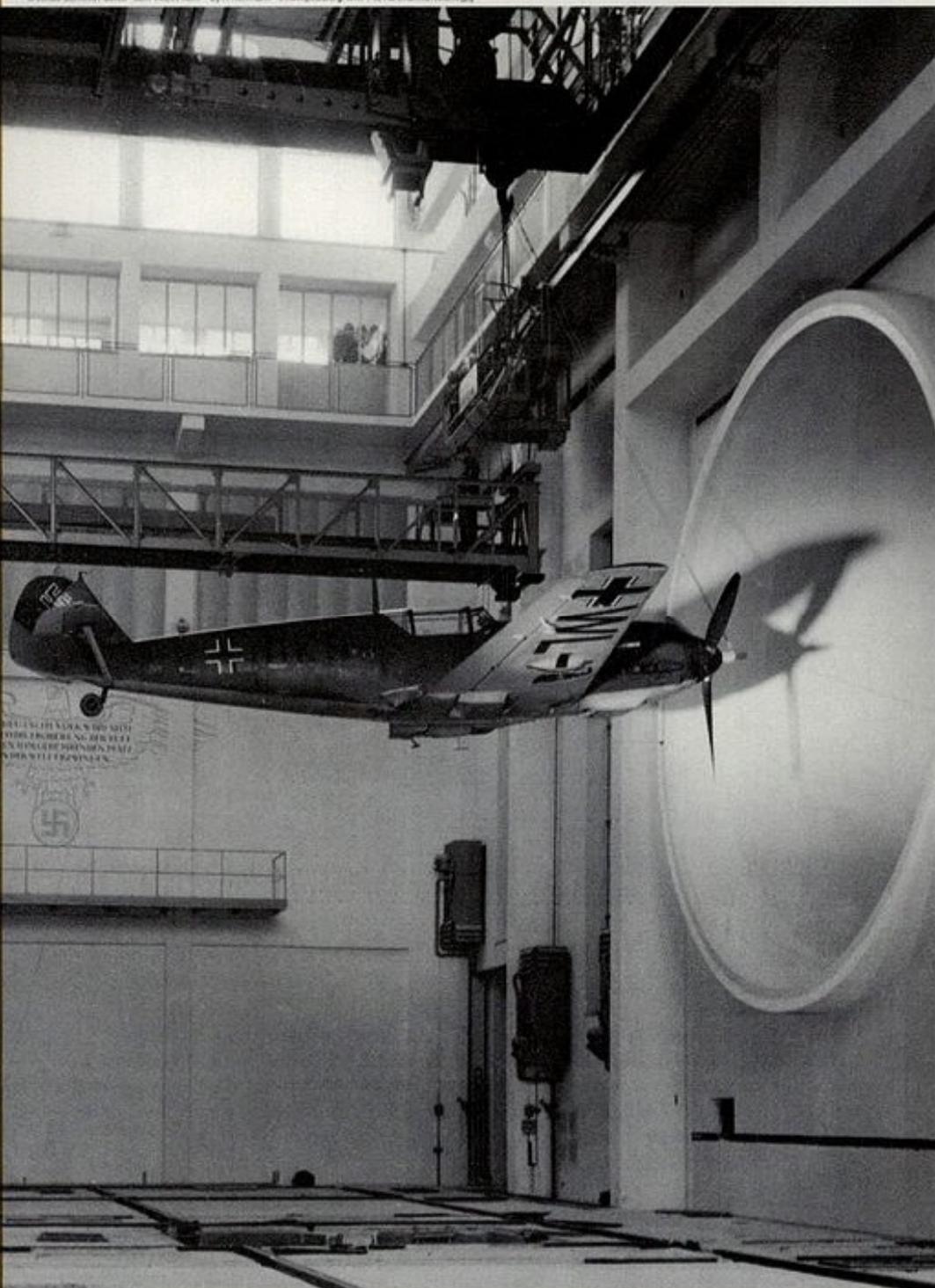
Erich Alfred "Bubi" Hartmann (1922-1993) fue el piloto de caza alemán que más victorias obtuvo durante la Segunda Guerra Mundial y es considerado el "As de ases" gracias a su inigualable récord de 352 derribos en 825 combates. Participó en 1404 misiones en el frente oriental, en apenas cuatro años. Todas fueron al comando de un Messerschmitt Bf 109.

Consiguió su primera victoria el 5 de noviembre de 1942, al derribar un Ilyushin Il-2 Shturmovik ruso. Las siguientes llegarían recién en 1943, como escolta de Walter Krupinski (197 victorias), quien se convirtió en su mentor y amigo.

Krupinski fue quien lo apodó Bubi ("niño", en alemán) y quien le enseñó su inmutable y letal esquema de ataque: "Ver-Decidir-Atacar-Romper contacto". Hartmann se aproximaba desde arriba al combate, escrutaba a sus enemigos, elegía un blanco favorable, caía en picada, lanzaba una ráfaga de su cañón de 20 mm y se retiraba. Jamás atacaba si no se sentía en ventaja. Gracias a su letal puntería, llegó a contabilizar siete derribos en un día o 50 victorias en un mes. El 8 de agosto de 1944, Hartmann recibió de manos de Adolf Hitler la segunda condecoración militar más alta del Tercer Reich.

Tras la rendición alemana, fue prisionero del ejército soviético y confinado a diez años de cautiverio en los gulags rusos. Luego sirvió en la Luftwaffe de Alemania Occidental como jefe de la primera Ala de Combate de cazas a reacción hasta su retiro. Murió el 20 de septiembre de 1993 a los 71 años.

Creditos: Dominio Público - DLR Archiv Köln - By H. Hoffmann - es.wikipedia.org/wiki/File:Hartmannluftwaffe.jpg



EL MESSERSCHMITT BF 109 en pruebas de aerodinamia en el túnel de viento del laboratorio de armas aéreas de Göring en Brunswick, 1940.

LA EVOLUCIÓN DE UN GRANDE

Fue el caza más producido de la historia de la aviación. Y uno de los que tuvo más modelos y versiones. En qué radicó el éxito de las series F y G. La historia de Erich "Bubi" Hartmann, el único as de ases.

BF 109 LA MÁQUINA DE QUEBRAR RÉCORDS

Durante los nueve años que estuvo en producción, entre 1937 y 1945, el Messerschmitt Bf 109 tuvo diferentes modelos y muchas variaciones de cada uno de ellos. De un prototipo con motor Rolls-Royce Kestrel y luego otro con un motor Jumo 210A pasó a un más poderoso Daimler-Benz DB 601 y luego al 605.

De sus diez modelos y 34 versiones se fabricaron casi 34.000 unidades, récord histórico para un caza. Un tercio de ese total fueron Bf 109 de la serie G, construidos en apenas tres años, desde 1943 hasta la rendición de Alemania en 1945.

El primer rediseño importante llegó con la serie E -incluido el Bf 109T "Träger"- que contó con el poderoso motor DB 601, que empujaba 1085 hp, armamento más pesado y mayor almacenamiento de combustible. Un problema del Bf 109 era su escasa autonomía, apenas 660 km con combustible interno, que obligó a sumar a este modelo un *rack* ventral que podía cargar tanto un tanque descartable de 300 litros como bombas de hasta 250 kg.

Con esta configuración, los series

E participaron en combates aéreos durante la guerra civil española, una experiencia que haría la diferencia tres años después, cuando los *Experten* alemanes enfrentarían a los noveles pilotos polacos, franceses e ingleses.

El segundo mayor rediseño del Bf 109 llegó entre 1939 y 1940, con la serie F: un completo cambio de su ala baja, mejoras en el fuselaje y los radiadores y una versión mejorada del motor Daimler-Benz, que alcanzaba los 1332 hp en las versiones F-3 y F-4.

Esta versión eliminó los cañones del ala y concentró todo el poder de fuego en la trompa del fuselaje: dos ametralladoras sincronizadas de 7,7 mm disparaban a través de la hélice y un cañón de 15, 20 y hasta 30 mm soltaba ráfagas letales desde el eje del rotor de la hélice.

La serie G -con 14 versiones- incorporó el motor DB 605 (1455 hp), cabina presurizada para ataque de altura y un sinfín de variantes de acuerdo con la misión encomendada: tanques extras para superioridad aérea, cámaras para fotorreconocimiento, *racks* subalares para ametralladoras o ventrales para bombas. El mismo caza, múltiples funciones.

POR QUÉ NO USÓ EL PREFIJO "ME"

El Messerschmitt 109 nació en 1934 en la mesa de diseño de la fábrica Bayerische Flugzeugwerke (Bf), a cargo de Wilhelm "Willy" Messerschmitt. Por disposición del Ministerio del Aire alemán, debía llevar las iniciales que identificaran su origen y por eso se lo bautizó "Bf 109". En 1938, Messerschmitt y un grupo de inversores adquirieron la Bf y la renombraron Messerschmitt A. G. (Me). Fue entonces que las creaciones de Willy pudieron llevar el prefiijo "Me", como sucedió con el poderoso bimotor Me 262, el primer avión a reacción de la historia.

Pese a que la Messerschmitt siguió reformando el Bf 109 hasta 1945, nunca fue autorizada a cambiar su codificación. Aun así, los ejércitos aliados prefirieron nombrar al letal caza alemán como "Me 109", raro homenaje para su principal enemigo en el aire.

EN ACCIÓN TEATROS DE OPERACIONES

Los pilotos de los Bf 109 participaron en todos los conflictos de los frentes europeo, mediterráneo, oriental y norteafricano. Y en todos se destacaron por su eficacia y poder de fuego. La extraña técnica del piloto que más cazas aliados derribó.

BF 109 GUERREROS DE TODOS LOS FRENTES

Los Messerschmitt Bf 109, en particular las series E, F y G, no tuvieron rival en los primeros meses de la Segunda Guerra, hasta que se toparon con los Spitfire y los Hurricane de la Royal Air Force en 1940, a los que desde 1942 se sumaron los Mustang P-51 y otros cazas estadounidenses. Hasta entonces, se aseguraron la superioridad aérea sobre el continente europeo.

A pesar del fracaso en invadir Inglaterra, la introducción del mejorado Bf 109F, en servicio operativo la primavera de 1941, les volvió a dar superioridad aérea a los alemanes en el centro y este de Europa, durante la invasión de Yugoslavia, la batalla de Creta, el sitio de Malta y los inicios de la Operación Barbarroja (invasión de la Unión Soviética).

Los reiterados fracasos de la Italia de Benito Mussolini en controlar el norte de África, los Balcanes y la península helénica obligaron a los alemanes a distraer recursos para dar apoyo a sus aliados del Eje y mantener el control sobre el Mediterráneo. Así, el Messerschmitt Bf 109 participó en infinidad de misiones en todos los teatros de operaciones de Europa y África, tanto bajo el mando de la Luftwaffe como dependiendo de otros aliados alemanes como Hungría, Rumania, Bulgaria, Croacia y Eslovaquia.

La rendición de Alemania e Italia no implicó un cese de actividades para todos los Bf 109. Muchos escuadrones continuaron en servicio después de 1945: Rumania y Suiza mantuvieron en actividad sus Messerschmitt hasta 1955. Finlandia los retiró de acción poco antes, en



EL REPOSO DEL GUERRERO

Un piloto de un Bf 109F-4 del Ala de Combate 3 (JG3) de la Luftwaffe descansa en la base aérea de Reims, Francia, en 1944.

marzo de 1954. Incluso los Hispano HA-1112 españoles, equivalentes a las series E y F de los Bf 109, volaron hasta mediados de 1960.

Otro as en África

El teatro de operaciones de África del Norte, donde los escuadrones de cazas Messerschmitt Bf 109 daban superioridad aérea y apoyo a tierra a las fuerzas alemanas África Korps del "zorro del desierto" Erwin Rommel, fue otro escenario en el que se destacó un as del aire, el capitán Hans-Joachim Marseille.

Bautizado "La estrella del África" por el alto mando alemán, Marseille fue el piloto de caza que más victorias obtuvo contra aviones aliados norteamericanos e ingleses. Logró 158 derribos confirmados, en su mayoría contra la Desert Air Force de la RAF, integrada por cazas

Creditos De S. Darban - Trabajo propio, CC BY-SA 3.0 - De Bundesarchiv / Opitz / CC BY-SA 3.0 - By Reiners - Deutsches Bundesarchiv - CC BY-SA 4.0

LAS MISIONES DEL BF 109



FRENTE ORIENTAL

Las Alas de Combate de la Luftwaffe compartieron con Finlandia los Bf 109 para generar supremacía aérea en todo el frente de ataque a la Unión Soviética. La diferencia de poder entre los cazas alemanes y los rusos era pasmosa: la estadística reveló que por cada avión alemán (o bajo bandera finesa) caído, derribaban 25 del Ejército Rojo. La mejor defensa soviética fue seguir produciendo aviones para reponer los caídos. Alemania no pudo seguirle el tren por falta de recursos y pilotos, y perdió la supremacía aérea en los últimos meses de la contienda, en 1945.

MAR MEDITERRÁNEO

Escuadrones de Bf 109 alemanes más otros rumanos, yugoslavos, búlgaros y croatas enfrentaron a los cazas británicos, canadienses y australianos que amenazaban invadir Italia y Grecia para abrir un nuevo frente de ataque a las fuerzas del Eje. Lograron frenarlos hasta que Alemania debilitó ese frente para concentrar fuerzas en la ofensiva contra la URSS.

NORTE DE ÁFRICA

En los dos años que duraron las operaciones de superioridad aérea y apoyo a tierra de las Alas de Combate de la Luftwaffe, los pilotos alemanes hicieron estragos en las flotas aliadas. Las cuentas comenzaron a emparejarse cuando una serie de errores tácticos hicieron que Rommel perdiera el control territorial en Túnez, Egipto y Argelia.

Spitfire y Hurricane británicos y los recién llegados P-51 Mustang de la USAAF.

Marseille alcanzó el cénit de su carrera como piloto de combate el 1 de septiembre de 1942, cuando logró derribar 17 aviones enemigos en tres misiones realizadas el mismo día. Ese logro le mereció ser condecorado con la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro con Hojas de Roble, Espadas y Diamantes, el segundo galardón en importancia de las Fuerzas Armadas del Tercer Reich.

La táctica de ataque preferida por Marseille era el "tiro con deflexión", que consistía en aparearse al costado de la nave enemiga y disparar sus ametralladoras a un punto por delante del caza contrario de modo que éste chocara contra los proyectiles y destrozara su fuselaje.



LA ESTRELLA DE ÁFRICA Hans-Joachim Marseille, el as del aire de África del Norte, posa al lado de un Hurricane Mk IIC derribado por él en febrero de 1942.

DATOS Y HECHOS CURIOSOS DE LOS BF 109



¿LOS SOBRINOS DE MESSERSCHMITT?

Anton, Berta, César, Dora, Emil, Friedrich, Gustav y Kurfürst no eran los sobrinos de Willy Messerschmitt, creador de los Bf 109. Fueron los nombres elegidos para codificar cada modelo del caza y facilitar su identificación. La versión G de la serie G fue bautizada como El Jorobado, por la protuberancia en el capot del fuselaje que provocaban los depósitos de las ametralladoras de 13 mm. Pobre Gustav.

2500

PILOTOS DE LA LUFTWAFFE RECIBIERON EL TÍTULO DE AS DEL AIRE POR DERRIBAR AL MENOS CINCO AVIONES ENEMIGOS.

34

VERSIONES DIFERENTES TUVIERON LOS DIEZ MODELOS MÁS PRODUCIDOS DEL CAZA BF 109 EN SUS NUEVE AÑOS DE PRODUCCIÓN.

MESSERSCHMITT BF 109

106

PILOTOS ALEMANES LIDERAN EL RÁNKING DE ASSES DEL AIRE DE LA SEGUNDA GUERRA, CON MÁS DE CIEN DERRIBOS CADA UNO.

8

VICTORIAS SE ADJUDICARON LOS CAZAS ISRAELÍES AVIA S-199, COPIAS DEL BF 109 ALEMÁN, EN LA GUERRA CON EGIPTO EN 1948.



CINCO DERRIBOS EN SEIS MINUTOS

Hans-Joachim Marseille, as de los Bf 109, usaba una táctica de ataque a baja velocidad que nadie pudo repeler: el tiro con deflexión. Disparaba por delante de los cazas enemigos para que "chocaran" sus proyectiles. El 3 de junio de 1942 atacó solo a una formación de 16 cazas Curtiss P-40 de la SAAF, derribó seis aviones —cinco de ellos en seis minutos—, incluidos tres ases sudafricanos.

**LA RECETA DEL AS**

"SÓLO UN CORAZÓN VALIENTE LE DARÁ EL ÉXITO A UN CAZA, NO SU TECNOLOGÍA." GENERAL ADOLF GALLAND, AS DEL AIRE DE LA LUFTWAFFE.

Credito: By Renato Spilberg-Corvalho - SPDL 1.2 - De Bundesarchiv / Hoffmann, Henrich / CC-BY-SA 3.0



15.000

DERRIBOS CONFIRMADOS SUMAN TODOS LOS PILOTOS DEL MESSERSCHMITT BF 109 DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



— MESSERSCHMITT BF 109F-4 —

Es el caza al que se le han acreditado más victorias aéreas que ningún otro avión.
Fue la aeronave de combate más usada por la fuerza aérea alemana, la Luftwaffe, desde la guerra civil española hasta la rendición en 1945.



ENTREGAS DE LA COLECCIÓN

Spitfire Mk Vb // P-51B Mustang // Halifax B Mk III // **Messerschmitt Bf 109F-4** // Wellington Mk X // Mitsubishi A6M Zero
// F4U-1D Corsair // Ilyushin Il-4 // Fw 190A-8 // P-47D Thunderbolt // G4M Betty // Hurricane Mk IIB
Heinkel He 177 // Dewoitine D.520 // P-40B Warhawk // Whitley Mk V
Lavochkin La-7 // B-29 "Enola Gay" // F6F Hellcat // Ju 88 A-4

luppa

ISBN 978-84-17019-49-5



9 788417 019495

© 2017 Luppa Solutions S.L. Todos los derechos reservados.

Todas las entregas son parte de la colección "Aviones de la Segunda Guerra Mundial".

Prohibida su venta por separado. Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio. Desarrollo editorial: almaceneditorial.com

Hobbies Belgrano



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



SPITFIRE MK VB

luppa

Hobbies Belgrano

SUMARIO

- 4-5.**  **INFOGRAFÍA**
EL COLOSO BAJO LA LUPA
 Una mirada a los detalles de diseño del Spitfire, un ejemplo de innovación de la industria aeronáutica británica en la Segunda Guerra.
-
- 6-7.**  **HISTORIA**
EL NACIMIENTO DE UNA LEYENDA
 Durante la batalla de Inglaterra, el Spitfire se destacó en la intercepción de cazas y bombarderos nazis para frenar la invasión de las Islas.
-
- 8-9.**  **LÁMINA CENTRAL**
UN LUCHADOR ELEGANTE Y LETAL
 Prodigio del diseño, el Spitfire fue considerado como "el avión ideal para el momento perfecto" por los historiadores de la Segunda Guerra.
-
- 10-11.**  **EVOLUCIÓN**
LOS MIL ROSTROS DE UN CAZA
 El Spit no fue sólo un caza interceptor. También fue adaptado para combate naval, reconocimiento fotográfico y como bombardero liviano.
-
- 12-13.**  **EN ACCIÓN**
LOS AMOS DEL AIRE
 Sus diversos roles en Europa continental, el mar Mediterráneo, el norte de África, el sudeste asiático y el sur del Pacífico.
-
- 14-15.**  **MISCELÁNEAS**
CIFRAS Y DATOS DESTACADOS DE LOS SPITS
 La primera baja del Spitfire. Cuántas versiones tuvo. En cuántas misiones participó. Por qué los aviones ingleses no usaban la Union Jack.

EL SPITFIRE MK VB, con su característica ala elíptica, que le daba mayor velocidad y maniobrabilidad y permitía portar más armas.

SPITFIRE LA FIERA DEL AIRE

El Supermarine Spitfire Mk Vb es el más célebre avión de caza de la Royal Air Force y combatió en todos los teatros de operaciones durante la Segunda Guerra Mundial.

Hobbies Belgrano

Aviones de la Segunda Guerra Mundial

© 2017 Lupp Solutions S.L. Todos los derechos reservados. www.luppasolutions.com

Desarrollo editorial para Lupp Solutions: almaceneditorial.com

Impreso en China. - Importador: S.A. LA NACION, Zepita 3251, CABA.

Título: Spitfire Mk Vb - Crédito foto de tapa: Alamy Latinstock

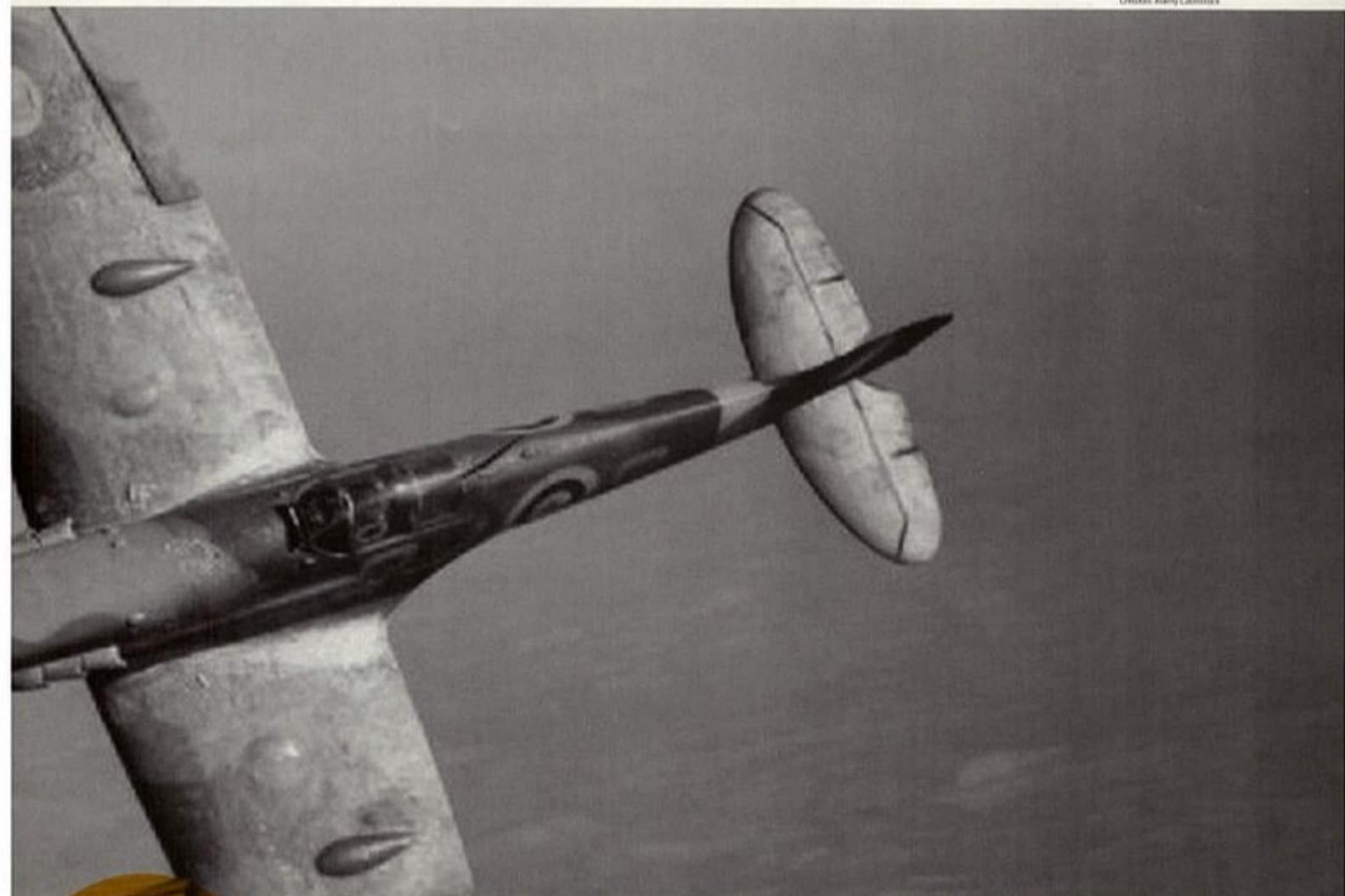
ISBN: 978-84-17019-46-4

Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida o memorizada en sistemas de archivo o transmitida de cualquier forma o medio electrónico, mecánico, a través de grabaciones u otros sistemas en uso y futuros, sin explícita autorización escrita por parte del editor.

Este fascículo va acompañado de una réplica a escala en material die cast.

MODELO PARA COLECCIONISTAS. NO ES ACONSEJABLE PARA MENORES DE 14 AÑOS.

Créditos: Alamy/Latinstock



Nacido como aeronave de interceptación, el Spitfire fue un caza monoplaza británico usado por la Royal Air Force (RAF) y otros países aliados durante la Segunda Guerra Mundial. Su eficaz desempeño en combate hizo que superara en producción a cualquier otro avión de guerra británico y fue el único caza aliado de fabricación ininterrumpida durante los siete años que duró el conflicto.

Como caza interceptor tuvo un rol destacado entre julio y octubre de 1940, durante la batalla de Inglaterra (ver páginas 6 y 7) en la que los aliados lograron frenar la invasión nazi de las islas británicas.

El Spitfire ("fiera", en inglés) fue bautizado así por su creador, el inglés Reginald J. Mitchell, jefe de Diseño de Supermarine Aviation Works -fábrica subsidiaria de Vic-

kers-Armstrong (VA)-, en homenaje al mal carácter de Ann, la hija del director de VA, sir Robert MacLean.

Tuvo decenas de versiones por cambios de diseño, motorización y armamento, pero la más producida fue la Mk Vb, con motor Rolls-Royce Merlin 45, dos cañones Hispano de 20 mm y cuatro ametralladoras Browning de 7,7 mm. Contaba con tren de aterrizaje retráctil (en el prototipo era fijo) y una cabina cerrada, tipo burbuja, que le daba una gran visibilidad al piloto. Esta característica demostró ser esencial en el combate aéreo.

Operó también como caza embarcado en portaviones en el Pacífico, como interceptor en el norte de África y en el sudeste de Asia, y como bombardero y avión de reconocimiento en Europa continental. Fue uno de los pocos aviones en combatir en todos los teatros de operaciones en los que intervino Gran Bretaña.



REGINALD J. MITCHELL, jefe de Diseño de Supermarine Aviation Works y creador del Spitfire.

EL PORQUÉ DEL "MK VB"

En sus 25 años de vida activa, entre 1936 y 1961, el Supermarine Spitfire tuvo diferentes diseños, adaptaciones y cambios de motorización. "Mk", apócope de "Mark", identifica el modelo de la aeronave, seguido de un número romano. El más conocido de los modelos de Spitfire, del que se produjeron 3911 unidades, es el Mark V (Mk V), que incorpora un carburador preparado para funcionar en maniobras de gravedad cero. Esta colección de aeronaves nos trae una variación de este modelo, la versión "b", que fue la que reemplazó cuatro de las ocho ametralladoras Browning 7,7 mm, provistas en la versión "a", por dos cañones Hispano de 20 mm.

Hobbies Belgrano

SPITFIRE EL COLOSO BAJO LA LUPA

HISTORIA

El Supermarine Spitfire fue un caza monoplace británico usado por la Royal Air Force (RAF) y muchos otros países aliados durante la Segunda Guerra Mundial.

Su creador

Reginald J. Mitchell (1895-1937)

Entre 1920 y 1936 Mitchell diseñó 24 aviones incluyendo aviones ligeros, cazas, bombarderos, aviones anfibios e hidroaviones tales como el Supermarine Walrus y el Supermarine Stranraer. Sin embargo, es más recordado por su trabajo en la serie de hidroaviones de competición de Supermarine para el Trofeo Schneider.



BATALLA DE INGLATERRA

Durante la batalla de Inglaterra existía la percepción pública de que el Spitfire era el caza de la RAF en la batalla, cuando en realidad el más numeroso Hawker Hurricane era el que había asumido una mayor proporción de la carga de combate contra la Luftwaffe alemana.

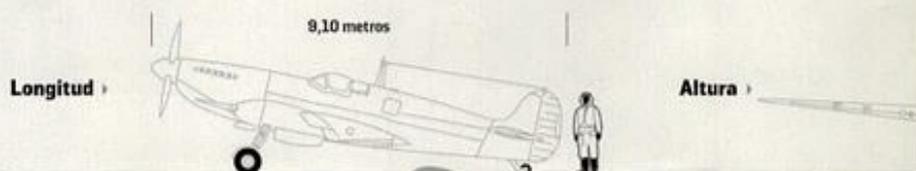


LA ÚLTIMA VERSIÓN

Algunos Spitfire estuvieron en servicio hasta la década de 1950. Se trata del único caza británico que estuvo en producción continua antes, durante y después de la II Guerra Mundial.



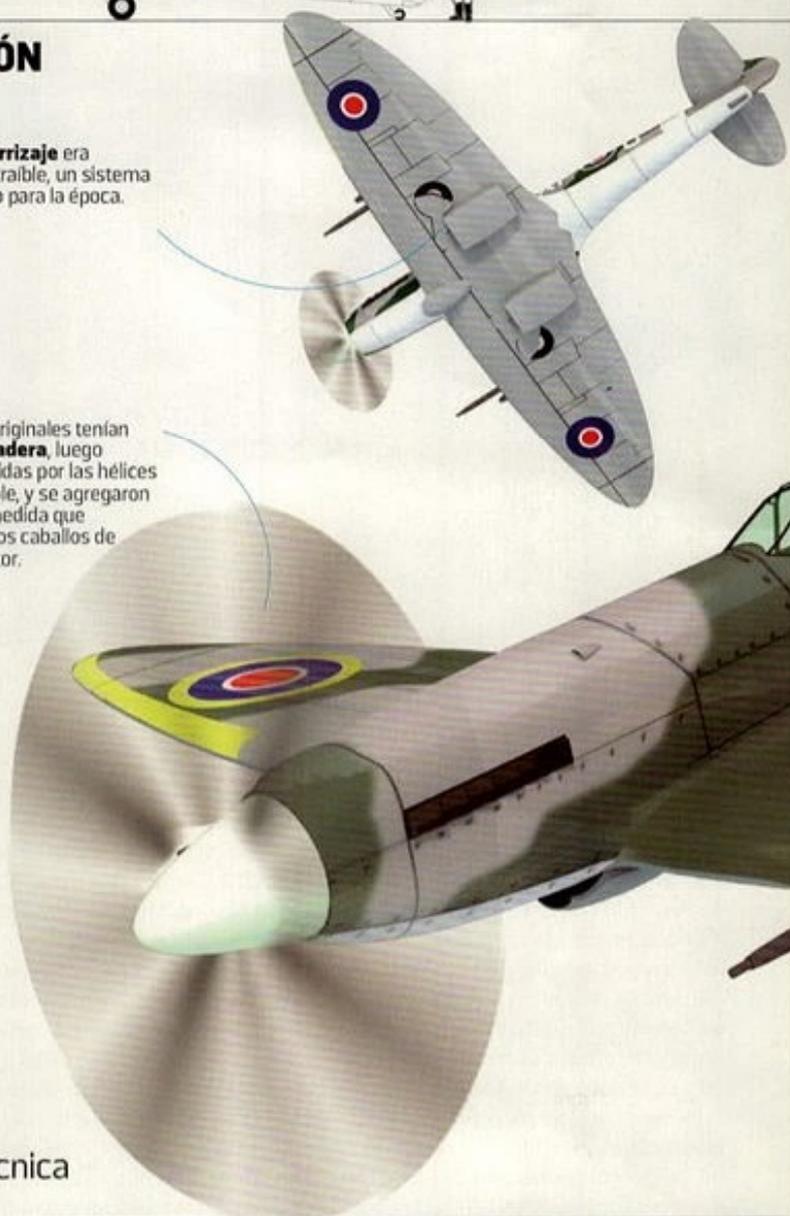
Dimensiones técnicas



EL AVIÓN

El **tren de aterrizaje** era totalmente retráctil, un sistema muy avanzado para la época.

Los Spitfires originales tenían **hélices de madera**, luego fueron sustituidas por las hélices de paso variable, y se agregaron más palas a medida que aumentaban los caballos de fuerza del motor.



Ficha técnica



País de fabricación: **Gran Bretaña**

Cantidad fabricada: **20.909**

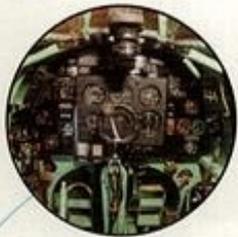
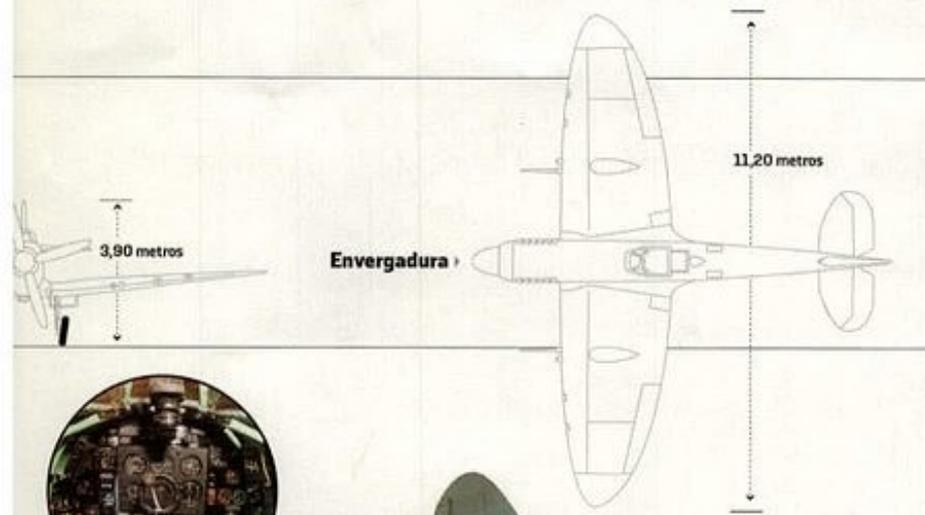

Tipo:
caza interceptor


Peso vacío:
2309 kg


Peso al despegue:
3000 kg


Velocidad máxima:
605 km/h

Hobbies Belgrano



La **cabina** totalmente integrada mejoraba la aerodinámica del avión.



El **fuselaje** del Spitfire estaba construido en aleación de aluminio y compuesto por 19 secciones individuales.

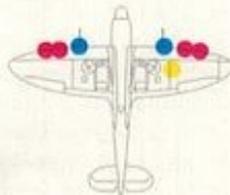
El **ala** elíptica del Spitfire tenía una sección transversal delgada que le permitía alcanzar una velocidad punta más elevada.

Armamento

4 Browning M1919 de 7,7 mm

2 bombas de 113 kg

2 Hispano Mk II de 20 mm



Rango de acción:
760 km

Techo máximo:
11.300 m

Motor:
V12 sobrealimentado
Rolls-Royce Merlin 45

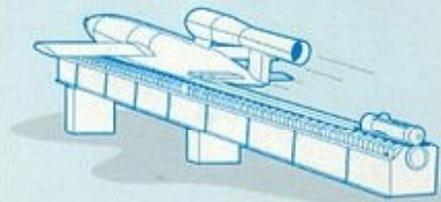
Potencia:
1470 hp

HAZAÑAS

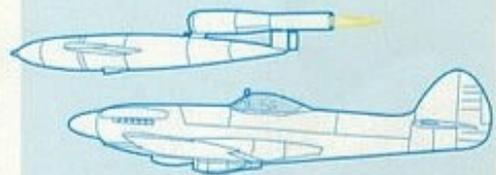
Spitfire vs. bomba V-1

Para desviar la trayectoria de las bombas voladoras que eran lanzadas desde Alemania hacia Gran Bretaña, los pilotos de los Spitfire demostraron su destreza de una manera muy particular. Posicionaban su avión junto a la bomba y con la punta del ala debajo de la V-1 daban un giro brusco, lo que provocaba que los giroscopios de la bomba se dañaran y cayera a tierra.

- 1 Las V-1 eran lanzadas continuamente desde territorio alemán para hacer blanco en Londres, Gran Bretaña.



- 2 Las bombas eran interceptadas por los cazas en territorio inglés y el piloto comenzaba la maniobra para acercarse.



- 3 Cuando se colocaba al lado, el piloto hacía que se tocaran el ala de su avión y la de la bomba para desviarla de su rumbo.



HISTORIA DE UN COMBATE DECISIVO

El Spitfire tuvo su bautismo de fuego en la batalla de Inglaterra, un episodio crucial para el desarrollo de la Segunda Guerra Mundial, en el que la inferioridad numérica fue reemplazada por ingenio, valor... y hasta pilotos extranjeros.

SPITFIRE EL NACIMIENTO DE UNA LEYENDA

Desatada la Segunda Guerra Mundial, la amenaza de una invasión nazi a las islas británicas se volvía más real cada día: para 1940 Francia ya se había rendido y las tropas del Reich se acumulaban del otro lado del canal de la Mancha. Alemania debía aniquilar la defensa aérea británica antes de siquiera pensar en un ataque naval de gran escala y un posterior desembarco en tierra inglesa.

Los británicos contaban con algo más de 800 Spitfire y Hawker Hurricane para defenderse de la poderosa Luftwaffe germana, con tres flotas apostadas en Noruega y en el norte de Francia, que sumaban mil bom-

barderos y 700 cazas. La relación de fuerzas estaba a favor de los alemanes, que aprovecharían su superioridad aérea.

La llamada batalla de Inglaterra fue un punto de inflexión en la avanzada nazi sobre Europa. Entre agosto de 1940 y mayo de 1941, la Luftwaffe descargó miles de ataques sobre bases aéreas y ciudades británicas, y obligó al Reino Unido a paralizar sus operaciones navales en el canal de la Mancha. Los constantes bombardeos provocaron la destrucción casi total de Londres, un precio que el primer

ministro Winston Churchill aceptó pagar a cambio de mantener su plan: seguir produciendo aeronaves para repeler el asedio aéreo alemán.

La fabricación de Spitfire no se

EN DESVENTAJA

La Luftwaffe, la poderosa Fuerza Aérea alemana, contaba con más de mil bombarderos y 700 cazas contra apenas 800 cazas británicos.



LOS SPITS POLACOS Un Spitfire con los distintivos del Batallón 303 de pilotos polacos, de destacada participación en la batalla de Inglaterra.

Credits: Army Lethstock



EL PRIMER ESCUADRÓN

Una formación de Spitfire Mk I del Escuadrón 65 en 1939, parte del primer contingente de 310 cazas construidos por Supermarine.



detuvo ni un día y probó ser el camino correcto. En medio de la destrucción, la RAF seguía operativa y sus tímidos ataques sobre ciudades alemanas, incluida la capital del Tercer Reich, Berlín, alcanzaban para minar la confianza de Hermann Göring, comandante de la Luftwaffe, y del propio Adolf Hitler en imponer el dominio del aire en las Islas.

Ingenio, más que fuerza

Churchill tenía de su lado tres factores que torcerían la historia en su favor: los Spitfire y los Hurricane eran más veloces que los cazas alemanes; los ingleses contaban con radares —una novedad tecnológica desarrollada por el físico británico Robert Watson-Watt— que permitían anticipar los ataques aéreos y movilizar a tiempo sus cazas para repelerlos. También habían diseñado un ingenioso sistema de camuflajes que impedía a la Luftwaffe

detectar con precisión la ubicación de las bases aéreas británicas. Los ingleses construían bases enteras hechas de cartón y madera que, desde el aire, eran confundidas con unidades reales.

Aun así, las bajas de pilotos ingleses a manos de los veloces Messerschmitt Bf 109 alemanes obligaron al Reino Unido a apelar a las antiguas colonias del Imperio para suplir la falta. Pilotos de Australia, Nueva Zelanda, Canadá y la Unión Sudafricana se ofrecieron de voluntarios para volar los cazas y bombarderos ingleses. Luego, otros pilotos de países bajo ocupación nazi se sumaron desde Francia, Checoslovaquia y, principalmente, Polonia.

Alemania había distraído buena parte de sus recursos bélicos para abrir el frente de ataque en Rusia, y Hitler presionaba a Göring por la demorada victoria aérea sobre los británicos. A pesar de los incesantes



INGENIO INGLÉS

Los británicos tenían a su favor la velocidad de los Spitfire y los Hurricane, el uso de radares y camuflajes ingeniosos.

bombardeos sobre las Islas, la RAF seguía activa y la moral de sus pilotos estaba intacta.

A finales de mayo de 1941, la Luftwaffe cesó sus ataques a gran escala sobre el Reino Unido. Alemania no logró doblegar la férrea defensa aérea británica, abandonó el plan de invadir Gran Bretaña y Hitler ordenó replegar sus escuadrones aéreos para dar apoyo a las tropas que combatían en el frente ruso. Con la pérdida de 1733 aviones alemanes y sólo 915 ingleses, la RAF había logrado una victoria que daría vuelta la historia de la Segunda Guerra Mundial.

Tras el triunfo en la batalla de Inglaterra, el Spitfire se afianzó como columna vertebral del Mando de Caza de la RAF y participó en los teatros de operaciones en Europa continental (incluida la estepa rusa), el norte de África, el océano Pacífico y el sudeste asiático. La leyenda había nacido.

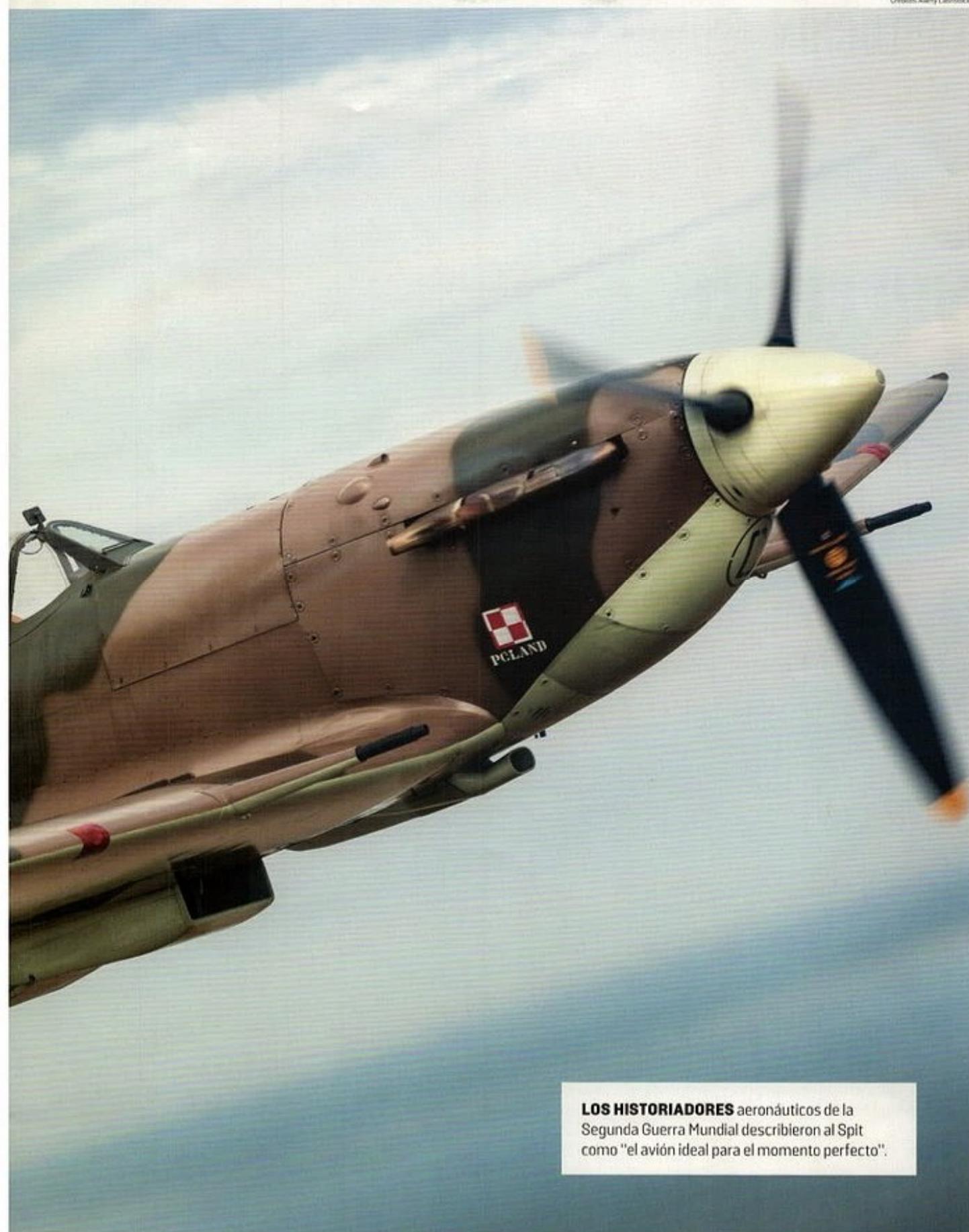


UN LUCHADOR ELEGANTE Y LETAL

El Supermarine Spitfire nació como un interceptor veloz y de corto alcance, pensado para defender las islas británicas de un ataque continental. Y superó todas las expectativas.



Orlón Alamy Latinstock



LOS HISTORIADORES aeronáuticos de la Segunda Guerra Mundial describieron al Spit como "el avión ideal para el momento perfecto".

EVOLUCIÓN DE UN CAZADOR

El mismo avión podía interceptar naves enemigas, bombardear ciudades, espiar al enemigo u operar desde un portaviones con mínimas adaptaciones. Un prodigio del diseño de Reginald J. Mitchell que tuvo 24 versiones diferentes.

SPITFIRE LOS MIL ROSTROS DE UN CAZA

Uno de los aspectos diferenciales del Supermarine Spitfire respecto de los demás cazas de la Royal Air Force fue el amplio margen que dejó su diseñador original, Reginald J. Mitchell, para hacerle mejoras.

El Spitfire contó con 24 versiones del modelo básico e infinidad de variaciones de cada modelo, por mejoras en su estructura metálica, en su motorización, en su sistema de armas o por adaptaciones para cumplir diferentes misiones. Algunos estudiosos calculan que el Spit sufrió más de cien mutaciones a lo largo de su historia.

Mitchell, fallecido en 1937, no llegó a ver todos los cambios a que fue sometida su creación original, y fue su sucesor en Supermarine, Joseph Smith, el responsable de adaptar al Spitfire a cada nueva exigencia de las circunstancias.

Un avión, múltiples funciones

Sólo en la Royal Air Force, donde su función principal fue la de caza interceptor, fue utilizado también para misiones de reconocimiento fotográ-

fico, como cazabombardero, embarcado en portaviones (la versión Sea-fire) y como avión de entrenamiento, adaptándolo como biplaza.

Con sencillos cambios en los filtros de aire, en el carburador o en el sistema de refrigeración, pudo operar en escenarios tan disímiles como el polvoriento norte de África, la congelada estepa rusa, la selva húmeda del sudeste asiático y el calor insopor- table del Pacífico Sur.

Originalmente diseñado para impulsarse con un motor Rolls-Royce Merlin de 1030 hp, el Spitfire Mk Vb soportó estoico la incorporación de motorizaciones más poderosas, como el Merlin 45 (1440 hp), el Merlin 63 (1690 hp) y hasta el Griffon 65, también de la Rolls-Royce, que llevó su potencia hasta los 2035 hp a 2100 metros de altura.

Hasta que se dejó de producir, más de 20.000 Spitfire en sus múltiples versiones surcaron los cielos. En 25 años de existencia cambió sus motores, duplicó su capacidad de carga y aumentó 140 km/h su velocidad máxima. Pese a todas las mutaciones, el Spitfire de 1960 era instantáneamente reconocible como parte de la misma familia de su prototipo de 1936.

EL SECRETO DE SUS ALAS

Un hallazgo de Supermarine Aviations Works al crear el Spitfire fue el diseño de sus alas. El ala elíptica, idea de Reginald J. Mitchell inspirada en el Heinkel He 70 alemán, tenía una sección transversal delgada, que le daba una velocidad de punta mayor a la de sus contemporáneos. Pero no todo son loas: al tener un borde de salida que giraba ligeramente hacia arriba a lo largo del ala, las raíces de esta entraban en pérdida antes que las puntas. Cuando esto ocurría, la turbulencia generaba una vibración en la columna de mando del piloto que le advertía que la nave iba al límite de su capacidad. Aun así, ese "error" de diseño pudo ser la diferencia entre sobrevivir o entrar en una barrena imparable por pérdida de sustentación.

©2005 Army-Lintstock • Donada Pública • Imperial War Museums



UN PROBLEMA, UNA SOLUCIÓN

Un Spitfire Mk Vb Low Flight en vuelo invertido. Los carburadores de los Spits fueron adaptados para funcionar a gravedad cero.

EL AS DE LAS PIERNAS DE LATA

Con 20 derribos confirmados y 35 en total durante las batallas de Francia e Inglaterra, Douglas Robert Stewart Bader (1910-1982) se destacó como uno de los ases de la guerra de los Spitfire.

Bader había perdido las dos piernas en un accidente aéreo en 1931, realizando acrobacias en un Bristol Bulldog. Fue licenciado por invalidez en 1933 pero logró ser reincorporado en 1939, cuando probó que podía caminar y hasta volar con dos piernas ortopédicas de aluminio. Así ganó su apodo de Tin Legs ("piernas de lata").

En 1940 fue destinado al Escuadrón 19 de la RAF, equipado con flamantes Spitfire. Tras la batalla de Inglaterra fue condecorado por su valor en combate. Ascendió a teniente coronel y recibió el mando de los tres escuadrones de Spitfire de la Tangmere Wing de la RAF.

En agosto de 1941, tras derribar dos Bf 109, chocó con un tercero y cayó a tierra en paracaídas. Permaneció prisionero hasta principios de 1945. En septiembre de ese año lideró sobre Londres el desfile aéreo de la victoria. La reina Isabel lo nombró Caballero en 1976.



EL COCKPIT DEL SPITFIRE, de aspecto rudimentario, pero eficaz. Al centro, la palanca de mando. En el panel frontal, los medidores de altitud, ángulo, dirección, combustible y oxígeno. Nótese los amarres que mantenían los pies del piloto en contacto con los pedales durante maniobras extremas.

EN ACCIÓN TEATROS DE OPERACIONES

La lucha por la superioridad aérea en Europa occidental fue encarnizada. Los Spitfire se adaptaban tan rápido como podían a los Messerschmitt y los Focke Wulf de la Luftwaffe. Hasta que llegó el desembarco aliado en Normandía.

SPITFIRE LOS AMOS DEL AIRE

Las primeras victorias británicas sobre la Luftwaffe alemana a bordo de los Spitfire Mk I llegaron el 16 de octubre de 1939, cuando el Escuadrón 602 con base en Glasgow derribó dos bombarderos Junkers Ju88 y un Heinkel He III que se aprestaban a atacar a dos navíos ingleses en la costa de Escocia.

Entre mayo y junio de 1940, el Escuadrón 54 de cazas con base en Waddington fue asignado a brindar cobertura aérea en la evacuación aliada de Dunkerke, Francia, donde derribaron 31 aeronaves alemanas, entre ellos tres cazas Messerschmitt Bf109, y sufrieron la pérdida de siete Spitfire. Otras 57 aeronaves aliadas caerían bajo fuego alemán dando protección a las tropas británicas, francesas, belgas y canadienses que habían quedado rodeadas por los nazis. Tamaño sacrificio tuvo su

rédito: un total de 338.000 soldados aliados lograron escapar de una muerte segura.

Tras la sangrienta y extensa batalla de Inglaterra, bautismo de fuego para los Spitfire Mk Vb en 1941 (ver páginas 6 y 7), el Mando de Caza de la RAF decidió cambiar las tácticas de enfrentamiento. En raids bien programados, escuadrones de bombarderos ingleses Bristol Blenheims, escoltados por Spitfire y Hurricanes, se internaban en territorio ocupado para atacar posiciones alemanas, forzar una respuesta de sus cazas y combatirlos en el aire, aventajados por la mayor maniobrabilidad de los Spitfire. Con la llegada de las nuevas versiones de los Bf109 alemanes, los F1 y F2, superiores a los cazas ingleses, esta táctica quedó obsoleta.

Los nuevos verdugos

Todo fue peor aún con la aparición de los Focke Wulf 190 a fines de 1941,



UN AS EN MALTA

El teniente Dennis Barnham, del Escuadrón 601 de la RAF, consiguió cinco derribos con su Spitfire en la batalla de Malta, en el Mediterráneo.



quizás la mejor aeronave de combate alemana de la época. Estos cazas superaban en todos los aspectos a los Spitfire Mk Vb y dominaron el aire por varios meses. El Mando de Caza de la RAF decidió entonces cambiar de táctica nuevamente y comenzar operaciones combinadas de bombarderos livianos, cazabombarderos y cazas para dar apoyo a las fuerzas terrestres, en previsión de lo que sobrevendría en 1944: el desembarco aliado en Normandía. El comienzo del fin de la Segunda Guerra Mundial.

Para fines de 1943, muchos de los Spitfire Mk Vb apostados en Gran Bretaña fueron reequipados como cazabombarderos para apoyo de misiones terrestres. Otros recibieron

Crédito: Alamy Lathstock

OTRAS MISIONES DEL SPITFIRE

MAR MEDITERRÁNEO

La RAF destinó 275 Spitfire Mk II y Mk Vb a la protección de la isla de Malta, territorio que formaba parte del Imperio británico. Fue un enclave estratégico por su cercanía con el canal de Suez, el sur de Italia y el norte de África.

NORTE DE ÁFRICA

En 1942, la Fuerza Aérea del Desierto, comandada por británicos e integrada por escuadrones sudafricanos, ingleses y estadounidenses, incorporó los Spitfire para repeler la avanzada germano-italiana en Egipto, Túnez y Libia.

UNIÓN SOVIÉTICA

En octubre de 1942, Stalin le pidió a Churchill el envío urgente de Spitfires para enfrentar a los cazas nazis. Pero las dificultades para maniobrarlos en las precarias pistas rusas desilusionaron a los pilotos soviéticos.

LEJANO ORIENTE

En la batalla por Singapur, los Spitfire encontraron un rival de temer en los A6M Zero japoneses. Las acrobacias de los pilotos nipones y la gran maniobrabilidad de los Zero obligó a los británicos a evitar el combate uno a uno.

PACÍFICO SUR

Los Spitfire se asentaron en Darwin, norte de Australia, para frenar los ataques aéreos de Japón. El clima fue un desafío para los motores ingleses, pero la campaña fue exitosa y lograron el repliegue de la Armada Imperial.

la nueva versión del motor Merlin, la 63, y fueron asignados a la caza de las bombas V1 alemanas que aterrorizaban a la población civil en las Islas. La potencia que brindaba el nuevo motor de Rolls-Royce les permitía interceptar y derribar las bombas voladoras, antecesoras de los actuales misiles.

Los restantes escuadrones del Mk Vb fueron utilizados como aviones de reconocimiento y como guías de tiro para los cruceros y acorazados aliados que participaron en el desembarco de Normandía.

Para los Spitfire con base en Gran Bretaña, los tiempos del combate aéreo iban quedando atrás a medida que los alemanes se replegaban.



LA FIERA Y EL HURACÁN Un Supermarine Spitfire Mk Vb y un Hawker Hurricane, los dos cazas más letales de la RAF durante la Segunda Guerra Mundial.

DATOS Y HECHOS DESTACADOS DE LOS SPITS



ADIÓS A LA UNION JACK

Durante la Segunda Guerra Mundial, la Royal Air Force decidió dejar de utilizar la Union Jack para identificar a sus aeronaves. El motivo había quedado claro en la Gran Guerra (1914-1917): desde tierra, las tropas no distinguían entre la bandera británica y la Cruz de Hierro de las naves alemanas, y solían disparar a sus propias naves, creyéndolas enemigas.

24

VERSIONES BÁSICAS Y MÁS DE CIENTO MODIFICACIONES TUVO EL SPITFIRE EN SUS 25 AÑOS DE VIDA ACTIVA.

111

ESCUADRONES DE LA ROYAL AIR FORCE CONTARON CON DIFERENTES MODELOS DE SPITFIRE EN SU FLOTA.

SPITFIRE



38

DERRIBOS ES EL RÉCORD ALCANZADO POR EL INGLÉS EDGAR "JOHNNIE" JOHNSON A BORDO DE UN SPITFIRE.

20.351

UNIDADES DE SPITFIRE SE CONSTRUYERON, DESDE EL PRIMER PROTOTIPO HASTA SU ÚLTIMA VERSIÓN.



LA PRIMERA BAJA DE LA RAF

La rivalidad entre pilotos de Spitfire y Hawker Hurricane llegó a extremos insólitos: el 6 de septiembre de 1939, en un ejercicio conjunto, los Hurricane se negaron a oficiar de bombarderos nazis y rompieron formación para atacar a los Spits. Conclusión: dos Hurricane fueron derribados. El piloto Montague Leslie Hulton-Harrop resultó la primera baja oficial de la RAF.

**EL ELOGIO DE UN GRANDE**

"NUNCA, EN NINGÚN CONFLICTO HUMANO, TANTA GENTE LE DEBIÓ TANTO A TAN POCOS". WINSTON CHURCHILL, SOBRE LOS PILOTOS DE LA RAF.

Crédito Shutterstock - Ato Bistri - Gallery page

975 km/h

EN PICADA A 45° ES LA VELOCIDAD MÁXIMA QUE ALCANZÓ EL PILOTO J. R. TOBIN A BORDO DEL SPITFIRE EN409, EN 1943.



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



– SPITFIRE MK VB –

Un caza monoplaza adorado por sus pilotos, capaz de cumplir muchas funciones: entrenador, fotorreconocimiento, cazabombardero y caza embarcado, aunque haya sido diseñado como un interceptor de alto rendimiento y corto alcance.



ENTREGAS DE LA COLECCIÓN

Spitfire Mk Vb // P-51B Mustang // Halifax B Mk III // Messerschmitt Bf 109F-4 // Wellington Mk X // Mitsubishi A6M Zero
// F4U-1D Corsair // Ilyushin Il-4 // Fw 190A-8 // P-47D Thunderbolt // G4M Betty // Hurricane Mk IIB
Heinkel He 177 // Dewoitine D.520 // P-40B Warhawk // Whitley Mk V
Lavochkin La-7 // B-29 "Enola Gay" // F6F Hellcat // Ju 88 A-4

luppa

ISBN 978-84-17019-46-4



9 788417 019464

© 2017 Luppa Solutions S.L. Todos los derechos reservados.

Todas las entregas son parte de la colección "Aviones de la Segunda Guerra Mundial".

Prohibida su venta por separado. Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio. Desarrollo editorial: almaceneditorial.com

Hobbies Belgrano



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



DEWOITINE D.520

luppa

SUMARIO

- 4-5.** **INFOGRAFÍA**
EL CAZA FRANCÉS MÁS DESTACADO
 Medida por medida, armamento por armamento, cómo estaba equipado y con qué contaba este avión de la Fuerza Aérea francesa.
-
- 6-7.** **HISTORIA**
EN DEFENSA DEL TERRITORIO
 Los Dewoitine D.520 entraron en combate en mayo de 1940, en la batalla de Francia. Lograron derribar alrededor de 150 aeronaves enemigas.
-
- 8-9.** **LÁMINA CENTRAL**
VELOZ Y PODEROSO
 Extremadamente versátil y capaz de desarrollar gran velocidad, el Dewoitine D.520 cosechó varios éxitos durante la defensa de Francia.
-
- 10-11.** **EVOLUCIÓN**
GRAN DESTREZA AÉREA
 Fue el mejor caza francés, pero no tuvo el desarrollo pautado ni nuevas versiones. La rendición de Francia ante Alemania torcería su historia.
-
- 12-13.** **EN ACCIÓN**
CONTRA UNOS Y OTROS
 En la guerra civil española, en la batalla de Francia para los franceses y luego para las fuerzas del Eje. Así protagonizaron combates en Europa, África y Asia.
-
- 14-15.** **MISCELÁNEAS**
CIFRAS Y DATOS CLAVE DE LOS D.520
 La cantidad de aviones producidos y los derribos oficiales y extraoficiales. Los bandos enfrentados y el rechazo del primer prototipo.

Aviones de la Segunda Guerra Mundial

© 2017 Lupp Solutions S.L. Todos los derechos reservados. www.luppasolutions.com

Desarrollo editorial para Lupp Solutions: almaceneditorial.com

Impreso en China. - Importador: S.A. LA NACIÓN, Zepita 3251, CABA.

Título: Dewoitine D.520 - Crédito foto de tapa: Render de uso libre

ISBN: 978-84-17019-59-4

Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida o memorizada en sistemas de archivo o transmitida de cualquier forma o medio electrónico, mecánico, a través de grabaciones u otros sistemas en uso y futuros, sin explícita autorización escrita por parte del editor.

Este fascículo va acompañado de una réplica a escala en material die cast.

MODELO PARA COLECCIONISTAS. NO ES ACONSEJABLE PARA MENORES DE 14 AÑOS.



VETERANO Vista trasera de uno de los tres D.520 sobrevivientes de la guerra, que se exhibe en el Museo del Aire y del Espacio de Bourget, Francia.

D.520 EL MEJOR CAZA DE FRANCIA

Diseñado en 1938, fue parte de las fuerzas de Francia que combatieron contra Alemania en los comienzos de 1940. Su velocidad resultó decisiva en los diversos combates de la Segunda Guerra Mundial de los que fue parte.

Créditos: By Pysygotte - CC BY-SA 2.5 • By WackyWren - CC BY-SA 2.5 • Dominio Público • EDSAP Archiv • Dominio Público • Air-defense.net • Ilustraciones de Dominio Público



AMBOS BANDOS Un Dewoitine D.520, con los colores de la Francia de Vichy, que operó en el norte de África del lado de los nazis tras la ocupación en 1939.



CRUZ DE LORRAINE Un D.520 con el emblema de la Cruz de Lorraine de la Fuerza Aérea de la Francia Libre, que combatió a los nazis en Libia.



Pequeno y extremadamente ágil, el Dewoitine D.520 fue el mejor caza francés de toda la Segunda Guerra. Su destacada versatilidad lo convirtió en un arma aérea de gran poder cuyo éxito en las batallas habría sido aún superior si hubiera sido producido en grandes cantidades. Introducido por las fuerzas francesas en enero de 1940, durante la Segunda Guerra Mundial fueron construidos menos de un millar de D.520. El bajo número de producción influyó para que el Dewoitine no pudiera erigirse en líder de los cielos en Europa, África y Asia, los tres continentes donde combatió.

El inicio de la historia del Dewoitine D.520 tuvo lugar en noviembre de 1936, cuando los franceses decidieron sustituir el D.510 por un nuevo caza cuyo prototipo voló por primera vez en octubre de 1938, pilotado por Louis Marcel Doret. Recién dos años después el Dewoi-

tine D.520 entró en combate contra la Luftwaffe, la fuerza aérea alemana en la época del régimen nazi. Su gran velocidad, que alcanzaba los 527 km/h, resultó decisiva en aquellos primeros enfrentamientos en los que se llegó a comparar al nuevo caza francés con el poderoso cazabombardero británico Hawker Hurricane. Una demostración del enorme respeto que generó su presentación bélica.

Luego de la invasión alemana del territorio francés, el llamado Régimen de Vichy se convirtió en un gobierno satélite del Eje y los D.520 existentes pasaron a ser utilizados en las campañas de Siria y el Líbano contra aviones de la Real Fuerza Aérea británica. En esos combates, y en otros sobre Marruecos y Argelia, los cazas diseñados por los franceses fueron casi imbatibles. Una época en la que resultaron no sólo el terror de los aviones británicos, sino también de los Wildcat, los famosos cazas estadounidenses.



ÉMILE DEWOITINE

Padre de la aeronáutica francesa y creador del D.520, el mejor caza de su país en la Segunda Guerra.

UN GRAN INGENIERO

El diseño del Dewoitine D.520 fue obra del célebre ingeniero Émile Dewoitine. Considerado uno de los padres de la industria aeronáutica francesa, Dewoitine dio a luz a un nuevo caza en el que volcó lo más revolucionario en materia de motores y tecnologías. El avión fue preparado para volar a velocidad apenas superior a los 520 km/h, razón por la que fue bautizado D.520.

Nacido en 1892 en Crépy-en-Valois, en el norte de Francia, Émile Dewoitine produjo medio centenar de modelos aéreos, y no sólo para su país. Por ejemplo, para la Argentina, donde trabajó a finales de los años cuarenta para la Fábrica de Aviones Militares, desarrolló el célebre Pulqui I, que fuera el primer avión del mundo en ser propulsado por un reactor sudamericano.

DEWOITINE D.520 EL CAZA FRANCÉS MÁS DESTACADO

HISTORIA

Hacia fines de la década de 1930 la Armée de l'Air estaba necesitando un caza capaz de enfrentar al Messerschmitt Bf 109 y encargó la tarea de diseñarlo a la empresa Dewoitine. Si bien el D.520 llegó a ser mucho más maniobrable y efectivo que los cazas del Eje, la fábrica francesa no tuvo tiempo de producir suficiente cantidad de aviones como para repeler la invasión alemana. Sin embargo, la Armée de l'Air pudo derribar 175 aviones germanos contra la pérdida de 44 propios.

Su creador

Émile Dewoitine (1892-1979)

Luego de una intensa experiencia como mecánico de aviación durante la Primera Guerra, a los 28 años creó su propia fábrica de aviones, cuyo primer modelo fue el exitoso caza monoplano D.1. Dewoitine fue acusado de colaboracionismo con los nazis durante la invasión alemana de 1940 a 1944 y condenado en ausencia.



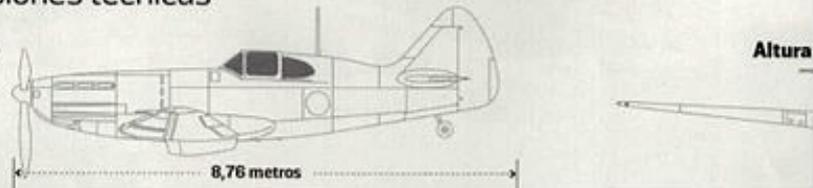
El avión que sirvió al enemigo

La ocupación alemana de 1940 se produjo poco tiempo después de que los primeros aviones de Dewoitine entraran plenamente en acción y el caza francés terminó siendo más aprovechado por los países del Eje. Así, intervino en 1941 en la campaña alemana de Siria y el Líbano cuando los D.520 tendieron una emboscada a la Royal Air Force (RAF) y le derribaron cuatro aparatos, a costa de uno propio. Al año siguiente, durante la Operación Torch sobre Marruecos y Argelia, los D.520 enfrentaron también exitosamente a los cazas norteamericanos Wildcat y lograron defender los cielos de Casablanca y Orán.



Dimensiones técnicas

Longitud >

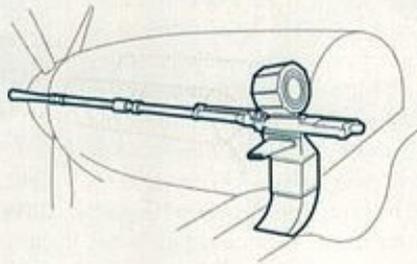


EL AVIÓN



Hélice tripala B de tres metros de diámetro.

Cañón: de 20 mm automático, tenía la particularidad de disparar a través del eje de la hélice, lo que le daba una precisión de tiro de más de 350 metros. Era accionado por gas y tenía una cadencia de tiro de 750 disparos por minuto.



Fuselaje: el D.520 era de escaso tamaño y dimensiones, pero tenía una gran maniobrabilidad.

Ficha técnica



País de fabricación: Francia

Cantidad fabricada: 900 (incluye todas las variantes)



Tipo:
caza



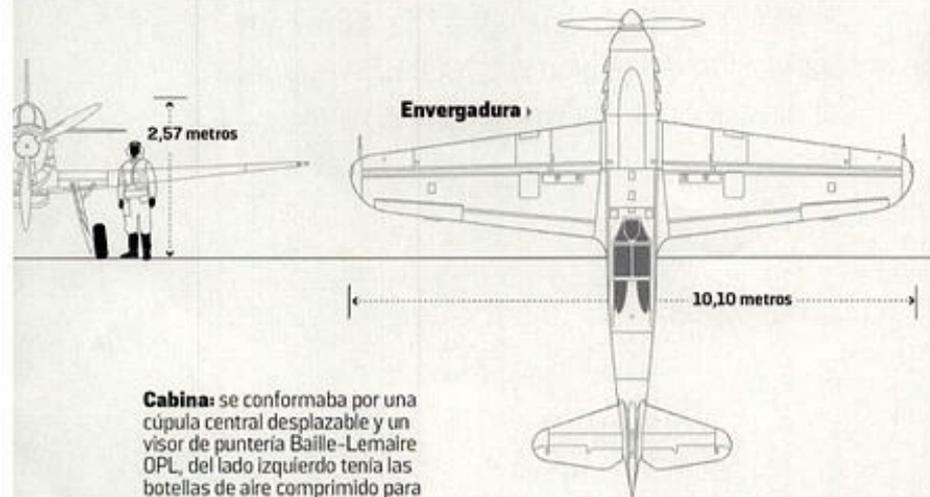
Peso vacío:
2125 kg



Peso al despegue:
2790 kg



Velocidad máx:
535 km/h

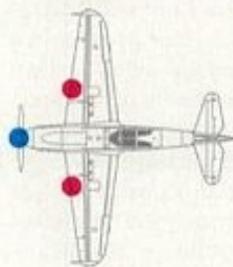


Cabina: se conformaba por una cúpula central desplazable y un visor de puntería Baille-Lemaire OPL, del lado izquierdo tenía las botellas de aire comprimido para el cañón.



Armamento

- 4 ametralladoras MAC 1934 M39 de 7,5 mm
- 1 cañón Hispano-Suiza HS.404 de 20 mm



Rango de acción:
1540 km

Techo máximo:
10.250 m

Motor:
lineal Hispano-Suiza
12Y-45

Potencia:
850 hp

ENTRENADOR

Capturados y utilizados

Luego de los desembarcos aliados en el norte de África, los alemanes ocuparon el resto de Francia; el 27 de noviembre de 1942 la Armée de l'Air fue desmantelada y los aparatos de la aviación quedaron en manos de los alemanes. De un total de 1876 aviones, 246 eran D.520. En marzo de 1943 se ordenó la terminación de otros 150 elevando la producción del D.520 a 905 unidades. El avión se desempeñó como entrenador a partir de 1943 y fue ampliamente usado por la Luftwaffe en todos los frentes.

Algunos aviones capturados



Este avión fue adaptado como entrenador avanzado del escuadrón JG 101 en Pau, Francia. Los colores son los típicos de la Luftwaffe.



Avión de entrenamiento utilizado por los pilotos alemanes del escuadrón JG 105 en la base de Chartres, Francia, en mayo de 1944. El líder de esta unidad era el mayor Richard Leppla, que obtuvo 68 victorias.



Unidad de entrenamiento basada en Pau-Nord, Francia, en marzo de 1944. El mayor Walter Nowotny fue el líder del escuadrón en 1944.



Un avión de entrenamiento capturado por los alemanes. Presentaba un camuflaje segmentado con moteado.

HISTORIA DE LA BATALLA INICIAL

El estreno del Dewoitine D.520 tuvo lugar en mayo de 1940, en el inicio de la invasión alemana a Francia, que terminaría con la capitulación del gobierno francés. En aquellos combates los nuevos cazas lograron derribar alrededor de 150 aviones enemigos.

D.520

EN DEFENSA DEL TERRITORIO



CAMBIO DE DUEÑO Línea de montaje del D.520 en la fábrica de Saint-Martin-du-Touch, Toulouse, tras el armisticio entre el gobierno de Vichy y el Tercer Reich.

Tras la invasión de Polonia de septiembre de 1939, que marcó el inicio de la Segunda Guerra Mundial, las tropas alemanas de Adolf Hitler

iniciaron una colosal ofensiva sobre otros países de Europa. El Führer puso sus ojos sobre Escandinavia y ordenó primero la invasión de Noruega y Dinamarca, que permitió ir despejando el paso de sus fuerzas hacia el oeste del continente. En las primeras semanas de mayo de 1940 los alemanes iniciaron un gigantesco ataque a Francia, que culminaría apenas un mes y medio más tarde con la capitulación del gobierno francés y la ocupación de su territorio.

En la defensa de lo que se conoció como la batalla de Francia, los franceses decidieron usar los nuevos cazas Dewoitine D.520, que hasta allí no habían sido puestos al servicio de las fuerzas de su país en la confrontación.

Para los tiempos del comienzo de la invasión alemana, los franceses habían producido 228 aviones Dewoitine D.520, de los que sólo 75 fueron llevados a la batalla. En sus primeras acciones bélicas los cazas franceses obtuvieron muchas victorias, derribando una gran cantidad de Henschel Hs 126, Heinkel He 111, Messerschmitt Bf 110 y Bf 109 y Dornier Do

ÉXITO ROTUNDO

En sus primeras acciones bélicas defendiendo el territorio francés, los D.520 derribaron gran cantidad de Hs 126, He 111, Bf 110, Bf 109 y Dornier Do 17 y perdieron apenas un par de aparatos.

17. Frente a estos adversarios, los Dewoitine D.520 perdieron apenas un par de aparatos, lo que significó un éxito rotundo.

Créditos: Dominio Público - Collection Airbus, SNCM - Dominio Público - Air-defense.net - Dominio Público - Musée de l'Air et de l'Espace - By François Bibeau - CC BY-SA 3.0

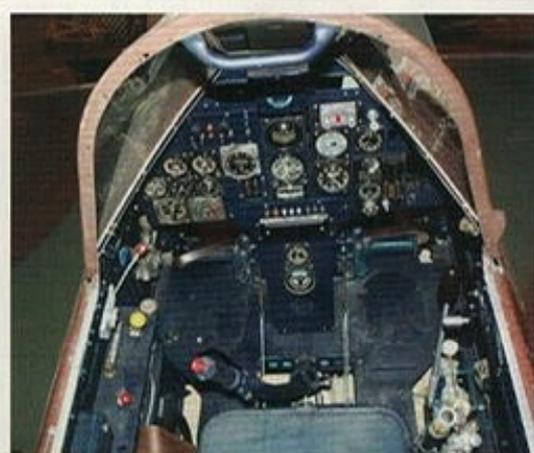


SILUETA SOBRE TÚNEZ

Un D.520 de la Francia de Vichy (pronazi) sobrevuela Túnez a fines de 1940.



PÍCNIC EN LA PRADERA Tres pilotos del Escuadrón I del Grupo de Cazas I/3 descansan en el sur de Francia.



LUGAR PARA UNO El estrecho *cockpit* del Dewoitine, en exhibición en el museo de Bourget.

Tras aquellos primeros exitosos combates aéreos, los Dewoitine D.520 entraron en batalla partiendo desde la base de Bouillancy y derribaron más de treinta aviones alemanes, entre ellos una docena de bombarderos Junkers Ju 87. Luego, ya en junio, los Dewoitine D.520 entraron nuevamente en la contienda, esta vez liderados por el coronel Dumemes, con el objetivo principal de interceptar los bombarderos alemanes que regresaban a sus bases tras las incursiones en territorio francés. Esta vez el éxito de los cazas D.520 fue disímil, ya que derribaron una docena de aviones enemigos de la Luftwaffe y perdieron igual cantidad de unidades propias. Por primera vez el caza francés no establecía diferencias en el espacio aéreo. El final de la invasión se estaba acercando y

la rendición del gobierno de Francia comenzaba a ser inevitable.

Fin y capitulación

En los últimos días del ataque alemán, casi treinta nuevos D.520 fueron entregados a las Fuerzas Armadas francesas. Sin embargo, ninguno de ellos llegó a entrar en combate. El 25 de junio se produjo la capitulación de Francia a la que seguiría la ocupación de los nazis del noroeste del territorio francés y la creación del Régimen de Vichy en el sureste del país. Convertido en la práctica en un estado dependiente de los alemanes, Vichy marcó una de las páginas más negras en la historia de Francia. Cuando el ataque de los alemanes llegó a su final, 351 aviones D.520 habían entrado al servicio de las fuerzas francesas, de los 437 que habían

sido producidos hasta entonces. En sus incursiones, los nuevos cazas habían logrado derribar más de 150 aviones, mientras que las bajas contabilizadas eran unas 50. La tasa de éxito había sido excelente, especialmente teniendo en cuenta la derrota de Francia a manos de Alemania.

Luego de la capitulación, muchos pilotos con sus D.520 volaron hacia Argelia y el Reino Unido para evitar ser capturados por el ejército invasor. Varios de esos aparatos formaron parte de las llamadas Fuerzas Aéreas de la Francia Libre que operaron mientras se mantuvo la ocupación del territorio francés. Por su parte, en la Francia rendida quedaron 153 cazas Dewoitine D.520 que fueron puestos a disposición del Eje.

CAMPAÑA DEL LEVANTE

Dewoitine del subcomandante del GC III/6, capitán Rivals Mazères, en el aeródromo de Rayak, el Líbano, mayo de 1941.





VELOZ Y
PODEROSO

El Dewoitine D.520 es considerado el mejor caza francés de la Segunda Guerra Mundial. Rápido y versátil, entró al servicio de su país durante la invasión alemana a Francia, que terminaría con la capitulación del gobierno local.



Créditos: By Roland Turner - CC BY-SA 2.0



EL CAZA DE LA FRANCIA LIBRE Tras la ocupación alemana, escuadrones de D.520 volaron hacia Argelia y el Reino Unido para integrar las llamadas Fuerzas Aéreas de la Francia Libre, que operaron hasta el fin de la guerra.

EVOLUCIÓN DE UN SERVIDOR FRANCÉS

Aunque es catalogado como el mejor caza que voló para las fuerzas del aire francesas durante la Segunda Guerra Mundial, la historia hizo que su desarrollo hacia otras versiones mejoradas se viera truncado.

D.520 GRAN DESTREZA AÉREA

Diseñado en los últimos años de la década del treinta, el Dewoitine D.520 fue el mejor caza jamás fabricado por las fuerzas francesas de aquellos que entraron en combate durante la Segunda Guerra Mundial. Producido por la empresa Dewoitine SNCASE, el primer prototipo voló en los primeros días de octubre de 1938 en el sur de Francia con la propulsión de un motor Hispano-Suiza 12Y-21 que pronto sería reemplazado por un Hispano-Suiza 12Y31 de mayor potencia. Pequeño y muy ágil, el avión contaba con un habitáculo para el piloto en el que la cúpula central era desplazable y un panel en el lado izquierdo del asiento contenía botellas de aire comprimido. Por otra parte, sobre el ala se situaba el armamento compuesto por cuatro ametralladoras de 7,4 milímetros y un cañón de 20 milímetros. Aquella primera experiencia le permitió al Dewoitine D.520 alcanzar los 480 km/h, una velocidad menor a la esperada, que

sería rápidamente alcanzada hasta superar los 520 km/h que terminarían caracterizando al caza francés.

En acción

Tras el prototipo inicial, los primeros D.520 de serie volaron recién en noviembre de 1939, con motores de 830 cv y un armamento compuesto por ametralladoras de 7,5 mm bajo las alas. Ya en mayo de 1940 el caza fue puesto en servicio por las fuerzas armadas francesas durante la invasión alemana a su territorio, integrados en el llamado Ejército del Aire Francés y en el Grupo de Caza Polaco de Varsovia, conformado por una gran mayoría de pilotos polacos exiliados tras la invasión de su país en septiembre de 1939. Los combates durante la defensa del territorio francés entre mayo y junio de 1940 convirtieron al Dewoitine D.520 en un caza de gran valor bélico. Sin embargo, la derrota cambió el rumbo de la historia del nuevo avión y tras la ocupación alemana del norte de Francia muchos de los proyectos de desarrollo del caza fueron cancelados.

SOBREVIVIENTES

El Dewoitine D.520 dejó de estar en servicio en 1953, casi diez años después de la finalización de la Segunda Guerra Mundial. Hoy en día se conservan apenas tres aviones de aquellos que fueron producidos en los años cuarenta, todos en territorio francés.

Esos tres sobrevivientes son la unidad 603, expuesta en el Conservatorio del Aire y el Espacio de Aquitania; la restaurada unidad 655, exhibida en el Museo Naval de Rochefort; y la unidad 862, en exposición en la sala principal del Museo del Aire y del Espacio de la comuna de Bourget, cerca de París. Hasta 1986 eran cuatro los D.520 conservados, pero la unidad 408 de la serie, que había sido restaurada para poder volar, quedó destruida tras un accidente.

Oréillon - Domaine Public - Musée de l'Air et de l'Espace - «By Dutch» - CC BY-SA 3.0 - Domaine Public - GAEA



PLANTA IMPULSORA

El motor Hispano-Suiza 12Y31, de 12 cilindros en V, empujaba al D.520 hasta superar los 520 km/h de velocidad máxima operativa.



LA NARIZ DEL D.520

Tenía cuatro tomas de aire para refrigerar el motor Hispano-Suiza.

DESPUÉS DEL ARMISTICIO

La invasión alemana a Francia en mayo de 1940 fue un momento de quiebre histórico en varios sentidos. Para el orgullo francés resultó un golpe del que le costó mucho recuperarse, al tiempo que para los aliados significó el comienzo de un período oscuro durante la Segunda Guerra, que tardaría en poder revertirse. Asimismo, para los Dewoitine D.520 la capitulación del gobierno francés cambió de manera radical el rumbo de su joven y promisorio historia, ya que tras el armisticio los desarrollos del caza fueron cancelados.

Dentro de estos proyectos que fueron abortados se destaca el D.520 Amélioré, un avión del que apenas se produjo una unidad experimental y que tenía notables mejoras para aumentar la velocidad sin necesidad de modificar el motor. También fueron importantes los proyectos del D.520 Z, que tenía un motor 12Z, y el D.520 T, cuyo fuselaje cambiaba notablemente en relación con los aviones precedentes. Sin duda, la caída de Francia en 1940 marcó un antes y un después en la vida del mejor caza francés de toda la Segunda Guerra Mundial.

EN ACCIÓN TEATROS DE OPERACIONES

Los primeros Dewoitine D.520 entraron en combate en la guerra civil española, en 1939. Pero recién en 1940 comenzó realmente su historia bélica, enfrentando a los alemanes en la defensa del territorio francés. A partir de allí, lucharon en Europa, África y Asia.

D.520 CONTRA UNOS Y OTROS

Pese a que la historia relata que el primer enfrentamiento en el que participaron los Dewoitine D.520 fue en la defensa que las tropas francesas hicieron de su territorio durante la invasión del ejército alemán de Hitler entre mayo y junio de 1940, el verdadero bautismo de fuego de estos cazas fue en la guerra civil española. Corría el año 1939 y el Dewoitine D.520 recién había comenzado a producirse en serie, tras las pruebas con los primeros prototipos. En el conflicto español apenas si participaron dos unidades del D.520, ambas formando parte de las fuerzas de la España republicana. Sin embargo, el hecho quedó en el olvido y poco tiempo después los nuevos cazas participaron en aquellos combates aéreos sobre suelo francés que se inscribirían formalmente como su primer capítulo de gloria.

Una nueva y extraña etapa

Tras la derrota de Francia y la crea-

ción en su territorio del Régimen de Vichy, que funcionaba en la práctica casi como una dependencia estatal nazi, los Dewoitine D.520 participaron en algunas campañas bélicas llevadas a cabo en Siria, el Líbano y la lejana región mesopotámica, en el corazón del continente asiático. En estas batallas, ocurridas en junio de 1941 y en las que los D.520 fueron utilizados por fuerzas del Eje, los enfrentamientos se produjeron contra cazas británicos P-40 Warhawk. El éxito de los cazas D.520 fue enorme, ya que derribaron casi 30 aviones enemigos, algo que se repetiría al año siguiente en operaciones llevadas a cabo sobre otros territorios: Marruecos y Argelia, en el norte africano. En dichas misiones, los Dewoitine D.520 tuvieron como rivales a los destacados Wildcat estadounidenses y otra vez los éxitos acompañaron a los cazas fabricados en Francia.

Además de participar de las campañas de Asia y África, el Dewoitine D.520 estuvo presente

en la defensa del puerto italiano de Calabria, en la que debió enfrentar nuevamente a poderosos bombarderos británicos y estadounidenses. Fueron tiempos extraños para este avión francés, luchando por el dominio aéreo contra aviones aliados y defendiendo a un régimen que había obligado a capitular al país que los había creado.

Sin embargo, los D.520 también fueron usados en esa época por las fuerzas aliadas cuando la llamada Francia Libre que lideraba Charles de Gaulle contó con varias de sus unidades para apoyar el desembarco en el sur francés, durante la Operación Dragón de julio de 1944. Esta operación, que también fue conocida con el nombre de Anvil, logró que las fuerzas aliadas tomaran el control de la zona comprendida entre Tolón y Cannes. Menos de un año después, Adolf Hitler se suicidaría en su búnker de Berlín y los nazis se rendirían para poner fin a la Segunda Guerra Mundial en territorio europeo.

Créditos: Dominio Público - Musée de l'Air et de l'Espace - Arjuna Rumaria - arjuna.ru - Dominio Público - Archiv Le Gloan - By Richard Fournier - CC BY-SA 2.0 - Ilustración - De libre uso



IDENTIFICACIÓN Las coloridas marcas de los D.520 que combatieron a los aliados.

DESPUÉS DE LA SEGUNDA GUERRA

GUERRA DE INDOCHINA

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial los Dewoitine D.520 fueron utilizados por el Ejército del Aire de Francia en la guerra de Indochina, que se extendió desde 1946 hasta 1954. Su misión era bombardear a las fuerzas comunistas del Vietminh que se ocultaba en las selvas de Camboya, Laos y Vietnam.

TRECE AÑOS

Poco antes de finalizar la guerra de Indochina, en septiembre de 1953, los cazas D.520 fueron retirados de servicio. Habían pasado trece años desde su entrada en acción en las batallas por la defensa del territorio francés durante la invasión alemana de 1940.

ESCUELA DE INSTRUCTORES

Paralelamente a la guerra de Indochina, alrededor de veinte unidades del Dewoitine D.520 fueron utilizadas en la Escuela de Instructores 704. Algunos de aquellos aviones fueron modificados como biplaza con doble comando. Estas versiones fueron bautizadas D.520 DC.

El 31 de agosto de 1947 la Escuela de Instructores 704 fue disuelta, cuando la institución contaba con 29 unidades del Dewoitine D.520, casi la mitad de ellos versiones adaptadas como biplaza del D.520 DC.



UN AS CONTRA TODOS

Pierre Le Gloan, piloto del D.520 matrícula 277, es el único caso de un as del aire que derribó 11 aviones del Eje y siete aliados, por haber volado tanto para la Francia pre invasión nazi como para la de Vichy.



PERDIDO EN ACCIÓN

El único D.520 restaurado para volar se accidentó en una exhibición en 1986, en la que murió su piloto.



VERANO EN ÁFRICA

El subteniente Le Gloan, con uniforme liviano, posa en un descanso de la campaña del Levante.



CIFRAS Y DATOS CLAVE DEL DEWOITINE D.520



EL NÚMERO 1, RECHAZADO

El primer prototipo del D.520 fue rechazado por el Servicio Técnico Aeronáutico de la Armée de l'Air de Francia. Los motivos radicaban en que no alcanzaba la velocidad proyectada inicialmente. Esa vez llegó a los 480 km/hora y mostró además otros problemas que luego serían resueltos, al igual que la velocidad, que llegaría a los destacados 520 km/hora.

UNIDADES DEL DEWOITINE D.520 ESTABAN EN SERVICIO EN EL MOMENTO DEL INICIO DE LA INVASIÓN ALEMANA AL TERRITORIO FRANCÉS, EN MAYO DE 1940

SON LOS DERRIBOS DE AVIONES ENEMIGOS OFICIALMENTE CONTABILIZADOS POR LOS D.520. EXTRAOFICIALMENTE ESA CIFRA ASCENDIÓ A 150 AERONAVES DEL EJE

DEWOITINE D.520

DEWOITINE D.520 FUERON PRODUCIDOS DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL. ADEMÁS SE FABRICARON 3 PROTOTIPOS

METROS DE LONGITUD TENÍA EL DEWOITINE D.520. SU ALTURA NO LLEGABA A TRES METROS Y SU ENVERGADURA SUPERABA LOS 10 METROS.



EN AMBOS BANDOS

Tras el armisticio firmado por Francia luego de la invasión alemana de 1940, 153 unidades del Dewoitine D.520 fueron asignadas a las fuerzas del gobierno colaboracionista de Vichy. Sin embargo, 175 aviones lograron evadirse al norte de África para seguir formando parte de las fuerzas aliadas. Muchos de ellos entraron en combate en diversas campañas.

**ROALD DAHL, PILOTO DE HURRICANE Y ESCRITOR**

"ATACAMOS UNA BASE DE LA FRANCOIA DE VICHY EN RAYAK, EN LA PRIMERA PASADA NO DISPARAMOS PORQUE LOS FRANCESES ESTABAN CON MUJERES Y BEBIENDO VINO EN SUS AVIONES. DEMASIADO FRANCÉS PARA NOSOTROS."

Creditos: By Eric Salent - CC BY-SA 2.0 - Dominio Público - De Carl van Vechten

10.250

METROS DE ALTITUD ALCANZABA EL D.520, UN EXCELENTE TECHO DE VUELO PARA UN CAZA DE SU TIPO.



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



— DEWOITINE D.520 —

El Dewoitine D.520 es considerado el mejor caza francés de la Segunda Guerra Mundial. Veloz y extremadamente versátil, entró al servicio de las fuerzas de su país durante la invasión alemana a Francia que terminaría con la capitulación del gobierno local. Sus éxitos durante esa invasión le valdrían el respeto de los pilotos enemigos.



ENTREGAS DE LA COLECCIÓN

Spitfire Mk Vb // P-51B Mustang // Halifax B Mk III // Messerschmitt Bf 109F-4 // Wellington Mk X // Mitsubishi A6M Zero
// F4U-1D Corsair // Ilyushin Il-4 // Fw 190A-8 // P-47D Thunderbolt // G4M Betty // Hurricane Mk IIB
Heinkel He 177 // **Dewoitine D.520** // P-40B Warhawk // Whitley Mk V
Lavochkin La-7 // B-29 "Enola Gay" // F6F Hellcat // Ju 88 A-4

luppa

ISBN 978-84-17019-59-4



9 788417 019594

© 2017 Luppa Solutions S.L. Todos los derechos reservados.

Todas las entregas son parte de la colección "Aviones de la Segunda Guerra Mundial".

Prohibida su venta por separado. Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio. Desarrollo editorial: almaceneditorial.com

Hobbies Belgrano



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



HURRICANE MK IIB

luppa

Hobbies Belgrano

SUMARIO

- 4-5.**  **INFOGRAFÍA**
UN LUCHADOR NATO
Cuál era la estructura y de qué armamento estaba dotado este caza monoplane de la RAF. Todos los detalles y especificaciones.
- 6-7.**  **HISTORIA**
EL ÚLTIMO CABALLERO DEL AIRE
El Hurricane surgió de los últimos biplanos y se adaptó al combate de los cazas más modernos. Sus pilotos hicieron de sus deficiencias, virtudes.
- 8-9.**  **LÁMINA CENTRAL**
NACIDO PARA COMBATIR
Como caza interceptor, de escolta, como bombardero liviano, caza naval o cazador nocturno, el Hurricane tuvo una sola vocación: combatir al enemigo.
- 10-11.**  **EVOLUCIÓN**
UNA AERONAVE EN CONSTANTE PROGRESO
Todas las modificaciones por las que atravesó el Hurricane para ser un arma eficaz en combate aéreo, ataque a tierra o caza aeronaval.
- 12-13.**  **EN ACCIÓN**
LAS DOS CARAS DE LA MONEDA
Del doloroso fracaso de la batalla de Francia a la consagración en la de Inglaterra, el Hurricane dijo presente en cada rincón del mundo donde su país lo precisó.
- 14-15.**  **MISCELÁNEAS**
CIFRAS Y DATOS DESTACADOS DE LOS HURRICANE
El principal as de los Hurricane no era inglés. Cuántos aviones derribó en la batalla de Inglaterra. Por qué los pilotos de caza elogiaban su resistencia.

Aviones de la Segunda Guerra Mundial

© 2017 Lupp Solutions S.L. Todos los derechos reservados. www.luppasolutions.com

Desarrollo editorial para Lupp Solutions: almaceneditorial.com

Impreso en China. - Importador: S.A. LA NACION, Zepita 3251, CABA.

Título: Hurricane Mk IIB - Crédito foto de tapa: Dominio Público - By Adrian Pingstone

ISBN: 978-84-17019-57-0

Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida o memorizada en sistemas de archivo o transmitida de cualquier forma o medio electrónico, mecánico, a través de grabaciones u otros sistemas en uso y futuros, sin explícita autorización escrita por parte del editor.

Este fascículo va acompañado de una réplica a escala en material die cast.

MODELO PARA COLECCIONISTAS. NO ES ACONSEJABLE PARA MENORES DE 14 AÑOS.

SOCIOS EN COMBATE Un Supermarine Spitfire y un Hawker Hurricane, los dos mejores cazas de la Royal Air Force, de destacado rol en la batalla de Inglaterra.

HURRICANE EL DEFENSOR DEL IMPERIO

Simple, versátil, confiable, fácil de construir: los cuatro pilares que sostuvieron el éxito del Hurricane como el primer caza monoplane de la RAF. Aun opacado por el Spitfire, demostró ser lo que Gran Bretaña precisaba para proteger su espacio aéreo.

Hobbies Belgrano

Creditos: Corbis Publica - www.transparentive.org.uk • Fotos: Macdonald - CC BY 2.0



El Hawker Hurricane fue el primer caza monoplano de ala baja de la Royal Air Force (RAF) y no hubiera existido de no ser por la tozudez de *sir* Sydney Camm, notable ingeniero aeronáutico de Hawker Aircraft Company, que a principios de los años 30 estaba convencido de que esos aviones eran el futuro de la guerra aérea y había que producirlos como fuera. La Corona británica mostraba un reiterado desinterés por los cazas monoplanos y la compañía decidió financiar con sus propios fondos su diseño. El rechazo oficial les dio tiempo para mejorar e incorporar innovaciones que probarían ser críticas: el tren de aterrizaje retráctil y un motor más potente: el Rolls-Royce Merlin.

Con sospechas crecientes sobre cómo se estaba rearmando Alemania bajo el férreo liderazgo de Adolf

Hitler, el Ministerio del Aire ordenó a Hawker a fines de 1934 la construcción de un interceptor monoplano, que un año después haría su vuelo inaugural.

La fabricación y el mantenimiento del Hurricane no eran tareas complejas, lo que ayudó a que, para el comienzo de la Segunda Guerra, 18 escuadrones de cazas de la RAF estuvieran equipados con el nuevo modelo. Para 1940, en la célebre batalla de Inglaterra, superarían los 30 escuadrones.

El Hurricane era un caza sólido y confiable, además de versátil. Sirvió para tareas de intercepción y escolta de bombarderos, como cazabombardero liviano, como caza embarcado y hasta para ser lanzado por catapultas como escolta naval.

Aun antes que el Spitfire, el Hurricane, del que se construyeron 14.583 unidades, tuvo acción en todos los teatros de operaciones en que participó Gran Bretaña.



SIR SYDNEY CAMM

El visionario diseñador del Hurricane sabía en 1930 que los cazas del futuro serían monoplanos.

FÁCIL DE HACER, FÁCIL DE REPARAR

El Hurricane estaba hecho de largueiros de metal de ajuste mecánico, no soldado, y revestido de tela. Era básico, pero fácil de construir. Recién en versiones avanzadas se lo dotó de paneles metálicos para las alas y para reforzar la cabina.

También era fácil de reparar, ya que su estructura permitía quitar paneles de tela y madera del fuselaje para acceder al motor, al sistema de refrigeración, a los depósitos de combustible y municiones o a las ametralladoras Browning M1919 calibre 7,62, de las que calzaba cuatro en cada ala. En su precaria estructura escondía una ventaja en el combate: podía recibir ráfagas de ametralladora que atravesaban de lado a lado al Hurricane, pero solo rasgaban tela.

HURRICANE UN LUCHADOR NATO

HISTORIA

Hacia 1934 Inglaterra vio que los alemanes no cumplirían con las condiciones del Tratado de Versalles, que puso fin a la Primera Guerra Mundial. Entonces, los británicos comenzaron a prepararse para un eventual enfrentamiento ordenando a la RAF que se equipara con aviones más modernos y veloces, capaces de interceptar y derribar bombarderos. Así nació en 1935 el Hurricane, el primer caza monoplaça británico.

Su creador

Sydney Camm (1893-1966)

A los 19 años diseñó la mayor parte de su primer planeador tripulado. Su trayectoria transcurrió en la Hawker Aircraft Company, donde ingresó en 1923 y fue responsable del diseño de un total de 52 modelos de avión. Hacia mediados de la década de 1930, el 84% de los aviones de la RAF habían sido diseñados por él.



La batalla de Inglaterra

El Hurricane se hizo especialmente conocido en la llamada batalla de Inglaterra, el primer gran combate librado enteramente en el aire, donde consiguió alrededor del 60% de las victorias aéreas de la RAF sobre la Luftwaffe entre julio y octubre de 1940. El Führer planeó destruir primero la aviación británica, con la idea de lanzar luego el asalto final por mar, ya que con 1120 aviones, la Luftwaffe prácticamente duplicaba a la RAF. Pero los británicos superaron a los alemanes en rapidez de acción, especialmente gracias a un invento reciente, el radar.



Dimensiones técnicas



EL AVIÓN

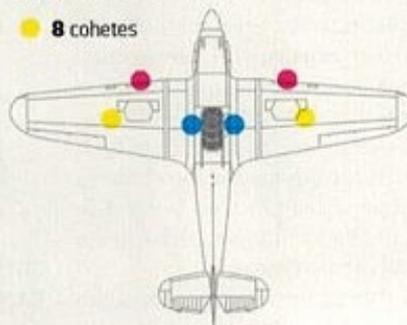


Espejo retrovisor: era óptimo para visualizar al enemigo en persecuciones de combate.

Hélice: tenía tres palas y estaba fabricada en madera.

Armamento

- 8 ametralladoras Colt-Browning de 7,7 mm
- 2 bombas de 100 kg
- 8 cohetes

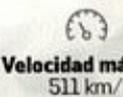


Ficha técnica



País de fabricación: **Gran Bretaña**

Cantidad fabricada: **14.583** (incluye todas las varia



4,00 metros

Envergadura

12,19 metros

Bf 109

Hurricane

Fuselaje: estructura de carenado de madera ligera para soportar el revestimiento de tela.

Orden de fuego: las ocho ametralladoras estaban coordinadas de tal manera que el fuego de todas convergía en un punto a 230 metros y la sola ráfaga era suficiente para arribar un avión enemigo.

Rango de acción:
740 km

Techo máximo:
10.970 m

Motor:
Rolls-Royce Merlin III
de 12 cilindros

Potencia:
1030 hp

EVASIÓN

Gran maniobrabilidad para el dogfighting

Si bien el Hurricane era mucho más lento que otros cazas como el Spitfire británico o el Messerschmitt Bf 109 alemán, su radio de giro era menor, por lo que resultaba mucho más maniobrable y especialmente útil para el *dogfighting*, el combate aéreo de corta distancia.

La evasión

La táctica habitual de los Bf 109 alemanes era la llamada *Boom and Zoom*. Una vez avistado el avión enemigo, los Bf 109 ascendían a gran altura para luego lanzarse en picada y a gran velocidad sobre los cazas británicos. Pero a bajas altitudes el Hurricane podía realizar giros cerrados o picadas en tirabuzón con ángulos mucho más cerrados, lo que al Bf 109 le resultaba difícil de contrarrestar.

1 El Bf 109 arremetía en picada hacia el Hurricane.

2 Una vez que el piloto del Hurricane avistaba a su oponente, realizaba un giro de casi 180 grados y evitaba así el ataque desde arriba del avión alemán.

El radio de giro del Hurricane era mucho menor que el del Bf 109

HISTORIA DE UN CAZA CONFIABLE

Surgió en tiempos de los biplanos de combate lento y acrobático. Pero se adaptó a luchar contra los veloces Bf 109. Sus pilotos hicieron de sus deficiencias una virtud. Y los ingenieros lo dotaron de mejoras para estar a la altura del desafío.

HURRICANE EL ÚLTIMO CABALLERO DEL AIRE

El prototipo del Hawker Hurricane voló por primera vez el 12 de octubre de 1937, cuando todavía estaba hecho en su mayor parte de madera y tela, impulsado por una hélice de dos palas. Su estructura primaria era un fuselaje tipo Warren con largueros de acero y cruces de duraluminio ajustados mecánicamente y no con soldaduras. Sobre esto, una segunda estructura de largueros de madera le daba al fuselaje una silueta redondeada, cubierta de tela de lino. Solo el cockpit y el soporte del motor Rolls-Royce Merlin II eran de metal.

En modelos ulteriores –el Hurricane llegó a tener más de diez, con alrededor de 15 variantes–, la estructura fue cubierta por planchas de duraluminio, se reemplazó la hélice por una

tripala metálica De Havilland, de dos posiciones (y luego una Rotol), impulsada por un motor Merlin III V12, de 1030 hp. Con esta configuración, el Hurricane alcanzaba una velocidad máxima operativa de 512 km/h, con un alcance en combate de 716 km y un techo de vuelo de 10.100 metros.

COMIENZO DIFÍCIL

El primer encuentro entre los Hurricane y los cazas alemanes fue desastroso: la RAF perdió 200 unidades en la batalla de Francia.

En estas condiciones, el Hurricane enfrentó por primera vez a la Luftwaffe alemana en la batalla de Francia, en mayo de 1940. Y fue desastroso: la RAF perdió 200 unidades de Hurricanes y decidió dejar de enviarlos al combate en Europa continental para reservarlos ante el inminente ataque a las islas británicas, una vez que Francia fue doblegada por las tropas del Tercer Reich.

Producir cada Hurricane demandaba unas 10.000 horas/hombre de trabajo, contra las más de 15.000 del Spitfire. Gracias a la diversificación



ROLAND BEAUMONT

Piloto condecorado de la RAF: "Mi Hurricane jamás recibió un impacto en las batallas de Francia e Inglaterra. En 700 horas de vuelo, nunca tuvo una falla de motor".

de unidades de producción, la RAF se recuperó de la pérdida inicial y para cuando comenzó el ataque alemán sobre territorio británico, ya contaba con 29 escuadrones de Hurricane listos para el combate. Sumaría otros tres en el transcurso de la batalla de Inglaterra.

Los cazas alemanes Messerschmitt Bf 109 eran netamente superiores a los Hurricane en *dogfight*, combate aéreo, por lo que esa tarea quedó en manos de los veloces y letales Spitfire. Los Hawker se concentraron en atacar a los bombarderos que asediaban las principales ciudades inglesas y no les fue mal. Para cuando los británicos frenaron la invasión nazi, en septiembre de 1940, los Hurricane habían sumado 1593 victorias sobre 2739 derribos, un 60% del total.

Fallas y soluciones

El Hurricane fue un adelantado si se lo compara con los cazas biplanos que eran mayoría cuando surgió el

Créditos Dominio Público - By Aringtonne - Trabajo propio - Dominio Público - Imperial War Museum - Dominio Público - Imperial War Museum



"EL ÚLTIMO DE MUCHOS"

El último de los 14.583 Hurricane producidos, versión Mk IIC, aún vuela. Bautizado "The Last of the Many", participó en el homenaje de la batalla de Inglaterra en 2007.

primer prototipo. Pero fue diseñado para un tipo de combate, a baja altura y más acrobático, que quedó obsoleto al inicio de la Segunda Guerra, cuando lo que importaba era la velocidad y el ataque en picado. Fue el último de los Caballeros del Aire.

Pese a ello, sus pilotos enfrentaron a los temibles Bf 109 con tácticas diferentes. El ataque habitual de los cazas alemanes era el *Boom and Zoom*, ascender por encima de los enemigos y lanzarse a ellos en picado y a gran velocidad. Los Hurricane solían evadirlos con giros cerrados o realizando un picado en tirabuzón, con ángulos que el Bf 109 no podía copiar. En estas condiciones, el caza alemán perdía la ventaja y todo se resolvía a favor del piloto más hábil en el combate a baja altura.

De estos enfrentamientos quedó

una lección para los pilotos de Hurricane de la RAF: incluso con ocho ametralladoras M1919 (7,62 mm) no podían garantizar el derribo del enemigo. Las Browning tenían una cadencia de tiro de 1500 proyectiles, pero la velocidad de los alemanes hacía que muchos de ellos no dieran en el blanco. A pesar de eso, entre julio y agosto de 1940 los Hawker dispararon a 114 bombarderos alemanes derribando 80 y atacaron a 70 Bf 109, logrando derribar 54, un 77% de ratio de destrucción, en parte debido al uso de la munición incendiaria Wilde.

En el formato cazabombardero, las ocho ametralladoras fueron reemplazadas por cuatro cañones Hispano de 20 mm, a los que se sumaba una carga de dos bombas de hasta 220 kg en los anclajes subalares.



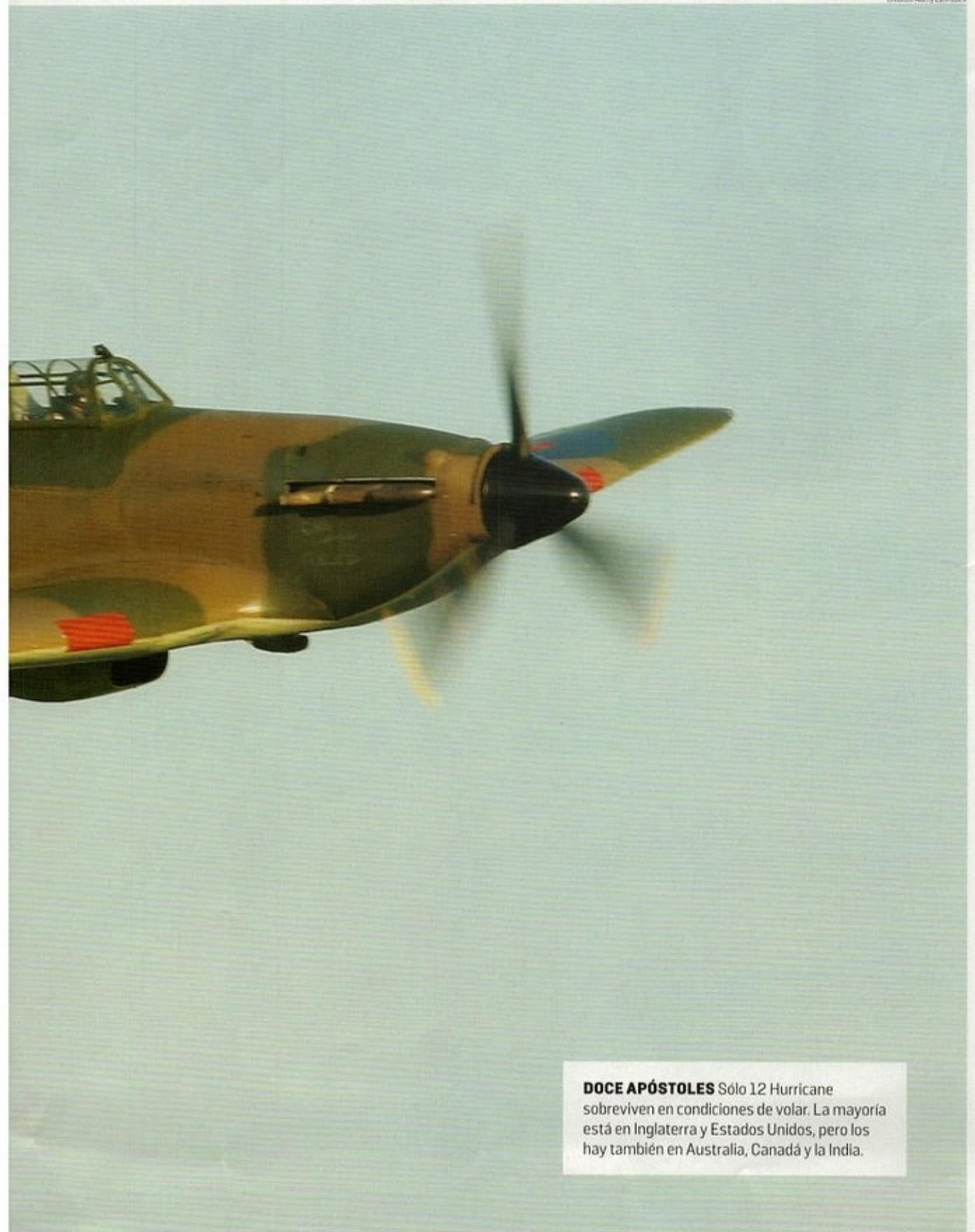
TUERCAS Y BULONES Mecánicos aprendices ajustan la estructura sencilla pero resistente de un Hurricane en la Escuela Técnica N°2, en Cosford, Inglaterra.



NACIDO PARA COMBATIR

Como caza interceptor, como bombardero liviano, en ataque a tierra, en combate naval o como cazador nocturno, el Hurricane se ganó un lugar en la historia de la aviación militar.

Creditos: Alamy Latinstock



DOCE APÓSTOLES Solo 12 Hurricane sobreviven en condiciones de volar. La mayoría está en Inglaterra y Estados Unidos, pero los hay también en Australia, Canadá y la India.



CATAPULTA: UN VIAJE SIN RETORNO

Cerca de 250 Hurricane Mk IA fueron modificados para ser portados por buques CAM (Catapult Aircraft Merchantman), naves mercantes británicas equipadas con una catapulta propulsada por cohete, que lanzaba un único avión que no podía ser luego recuperado.

Estas variantes, también conocidas como Hurricat o Catafighter, tenían como misión frenar a los bombarderos Messerschmitt Me 200 hasta el arribo de cazas interceptores. Sin embargo, una vez que lanzaban su ataque, si el piloto no llegaba a una pista en tierra, debía decidir entre lanzarse en paracaídas o amerizar.

Saltar tenía el riesgo de impactar contra el fuselaje o el timón de cola (así murieron varios pilotos). Pero amerizar el hurricane también era problemático, ya que el morro se hundía violentamente -debido a las características de la carcasa del radiador ventral- y se producía una veloz entrada de agua al fuselaje, que obligaba a una salida rápida del piloto. Si el mar no estaba agitado y había una nave aliada cerca, podía salvarse. En un mar picado y de agua helada, las chances de supervivencia se agotaban en pocos minutos.



PRODIGIO AERONÁUTICO

El Hurricane fue el primer caza monoplano británico y el primero de ese país en superar los 483 km/h de velocidad máxima operativa.

LA EVOLUCIÓN DE UN CAZA VERSÁTIL

Desde sus comienzos operativos, el Hawker Hurricane pasó por varias transformaciones con un solo objetivo: infligir el mayor daño posible a las fuerzas del Tercer Reich, ya sea por aire, por tierra o por mar.

HURRICANE UNA AERONAVE EN CONSTANTE PROGRESO

Producido entre 1937 y 1944, el Hawker Hurricane pasó por muchas transformaciones para adaptarse a las necesidades operativas de la RAF y a los avances tecnológicos y de armamento disponibles. Tuvo diez modelos diferentes y alrededor de 15 variantes de todos ellos. Algunos no pasaron de unas pocas unidades producidas con fines experimentales.

El primer modelo de producción en serie (Mk I) salió con motor Merlin II o III de 1030 hp, ocho ametralladoras alares Browning de 7,62 mm y alas en tela (luego metálicas), y se produjeron 2719 unidades.

El Mk I fabricado en Canadá por Canadian Car & Foundry Co. de Montreal en 1940, salió de fábrica con motor Merlin III y hélice tripala De Havilland (40 unidades).

El Mk IIA Serie 1 fue introducido en septiembre de 1940 tras la victoria en la batalla de Inglaterra. Estrenó el motor Merlin XX, con sobrecompresor de dos etapas, que alcanzaba 1185 hp de potencia.

La Serie 2 incluyó anclajes subalares y fue la primera versión utilizada como cazabombardero en incursiones en Europa continental.

El Hurricane Mk IIB, cuya réplica acompaña esta colección, contaba con 12 ametralladoras Browning y soportes subalares para bombas de 227 kg. Fue una de las dos versiones más producidas, con 3100 unidades.

La más numerosa fue la variante Mk IIC, que reemplazó las ametralladoras por cuatro cañones Hispano de 20 mm, soportes para bombas y depósitos descartables de combustible. Se fabricaron 3400 unidades, algunas "tropicalizadas" para su operación en África del Norte.

El Mk IID introdujo en 1942 dos cañones Vickers de 40 mm para ataque a tierra contra vehículos blindados y tanques, y dos ametralladoras Browning 7,62 con munición trazante para guiar el tiro (800 unidades).

El Hurricane Mk IV surgió en 1942 y fue la versión más poderosa: se lo dotó con motor Merlin 24 o 27, de 1280 hp y ala Universal. Podía cargar cohetes, depósitos descartables, bombas de 220 o 500 kg y cañones antitanque. Se hicieron 2000 unidades.

Del Mk V se construyeron apenas dos unidades, con motor Merlin 32 y hélice cuatripala Rotol, que le daba más aceleración en el despegue. Los Mk X, XI y XII hechos en Canadá tuvieron escasa relevancia a nivel operativo.

SUPER ARTILLADO

El Hurricane Mk IIB contaba con 12 ametralladoras Browning calibre 7,62 y soportes subalares para bombas de 227 kg.

UN ESCAPE A GRAVEDAD CERO

Una característica de la estructura del Hawker era su gran tolerancia a la torsión, ya que no tenía soldaduras sino uniones mecánicas. Las maniobras eran riesgosas, pero así podían escapar del asedio de los veloces Bf 109 alemanes. Así la describía el piloto Roland "Bee" Beaumont: "Puede sonar extraordinario para los pilotos actuales, pero la maniobra consistía en volcar todos los mandos hacia la esquina delantera izquierda de la cabina. Si veía un 109 en la cola, y aún no me había disparado, ponía el acelerador a pleno, el timón izquierdo a pleno y el mando todo a la izquierda y hacia adelante. Esto resultaba en una horrible maniobra que, de hecho, era de gravedad negativa en espiral y picado. Pero permitía escapar sin el 109 en la cola y el avión intacto".

EN ACCIÓN TEATROS DE OPERACIONES

La historia operacional de los Hurricane es una mezcla de sinsabores con victorias rutilantes. Del doloroso fracaso de la batalla de Francia a la consagración en la de Inglaterra, el Hawker dió presente en cada rincón del mundo donde su país lo precisó.

HURRICANE

LAS DOS CARAS DE LA MONEDA

Los primeros meses desde la declaración de guerra de Gran Bretaña y Francia a Alemania en septiembre de 1939 fueron de escasa actividad para la Royal Air Force en general y para los Hurricane en particular. En octubre tuvieron algo de acción en Francia, cuando un piloto del 1º Escuadrón de Cazas se topó con un Dornier Do 17P alemán en misión de reconocimiento. El Hurricane atacó y derribó al bombardero y así el piloto P. W. Mould se transformó en el primero de la RAF en derribar un avión enemigo en el continente europeo.

Al mes siguiente, el piloto P. V. Ayerst, del 73º Escuadrón, fue el primero en enfrentar un Messerschmitt Bf109 en combate aéreo tipo *dogfight*.

El Hurricane terminó con cinco agujeros en su fuselaje, pero aun así pudo regresar a la base. Ese mismo mes no fue un piloto inglés, sino un neozelandés el primero en derribar un Bf 109. Se trató de E. J. Kain, también del 73º Escuadrón, quien se transformaría luego en el primer as del aire de los Hurricane, al acreditársele 16 derribos confirmados.

Las primeras bajas de los Hurricane ocurrirían a manos de quien tal vez haya sido el mayor as del aire de la Luftwaffe, el capitán Werner Mölders, el primer piloto alemán en alcanzar los 100 derribos confirmados y el creador de la letal Formación en Cuña de Cuatro que diezmo a la aviación aliada. Mölders, al frente de un escuadrón de Bf 109, derribó tres Hurricane sobre el territorio francés sin sufrir ninguna pérdida propia.



TRES EN CUÑA

Una formación de tres Hurricane sobrevuela el sur de Gales durante la celebración del 75º aniversario de la batalla de Inglaterra en 2015.

Las grandes batallas

En mayo de 1940 comenzó la gran prueba de fuego de los Hurricane, cuando varios escuadrones de cazas de la RAF fueron asignados a frenar la embestida alemana sobre Francia. La llamada batalla de Francia terminó mal para los cazas ingleses, con 200 aviones derribados y la mayoría de los escuadrones diezmos en naves y pilotos.

La mala experiencia fue luego compensada durante la Operación Dynamo, en la que la RAF proveyó de cobertura aérea a la masiva evacuación de tropas aliadas en Dunkerque, Francia. Los Hurricane, que operaron desde bases en Gran Bretaña, se acreditaron 108 victorias en combate y 27 de sus pilotos lograron la condición de ases del aire al derribar cada uno

Crédito: By Aleem Younis - CC BY-SA 2.0 - Dominio Público - Imperial War Museums - Dominio Público - San Diego Air & Space Museum

LAS MISIONES DEL HURRICANE



ÁFRICA DEL NORTE

Los Hurricane estuvieron en servicio en varios escuadrones de la Fuerza Aérea del Desierto británica. Las variantes cazabombardero (Hurribombers) mantuvieron su ventaja en el papel de ataque a tierra gracias a su impresionante armamento formado por cuatro cañones de 20 mm y una carga de bombas de hasta 220 kg.

MAR MEDITERRÁNEO

El Hurricane jugó un papel importante en la defensa de la isla de Malta. Cuando Italia entró en la guerra el 10 de junio de 1940, la defensa aérea maltesa consistía en cazas biplanos Gloster Gladiator. A fines de junio se unieron cuatro Hurricane y se enfrentaron a los ataques de los 200 aviones enemigos con base en Sicilia, con la pérdida de un Gladiator y un Hurricane.

FRENTE ORIENTAL

Los Hurricane Mk II jugaron un papel importante como defensa aérea en 1941, cuando la Unión Soviética se veía amenazada por la avanzada de tropas de la Wehrmacht. Se desplegaron para dar protección a los convoyes aliados de suministros y como escoltas de los bombarderos rusos.

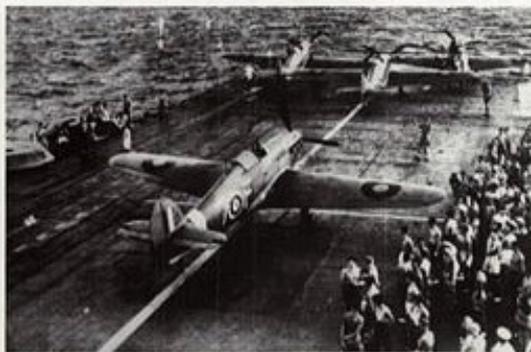
BIRMANIA

Las batallas sobre Arakan, Birmania, en 1943, representaron el último uso a gran escala del Hurricane como caza diurno. No obstante, continuaron siendo usados en el papel de cazabombardero en Birmania hasta el final de la guerra y ocasionalmente también se vieron involucrados en combates aéreos.

más de cinco aeronaves enemigas. Veintidós pilotos fallecieron y tres resultaron prisioneros.

La batalla de Inglaterra, decisiva para el desarrollo del conflicto en el teatro de operaciones europeo, fue la consagración de los Hurricane como cazas de intercepción, de escolta de bombarderos y luego como cazabombarderos livianos.

Pese a la supremacía operativa y propagandística de los veloces Spitfire, los Hawker lograron el 60% de las 2739 victorias sobre la Luftwaffe. También fue el pico de rendimiento de esas aeronaves, que con el paso de los años verían declinar su protagonismo para dejar paso a los Spits, primero, y a los aún más poderosos cazas estadounidenses P-51 Mustang, cuando ese país se sumó a la conflagración mundial.



HURACANES MARINOS Un escuadrón de Sea Hurricane en la cubierta de un portaviones no identificado, en operaciones en el Pacífico Sur, *circa* 1944.

CIFRAS Y DATOS DESTACADOS DE LOS HURRICANE



SU MAYOR AS NO FUE INGLÉS

El piloto de Hurricane con más derribos confirmados alcanzó 35 victorias (y un total de 50 con otras aeronaves), todas ellas en combates en Grecia. Pero no se trató de un piloto inglés, sino sudafricano: el líder de escuadrón Marmaduke "Pat" Pattle, condecorado por el Imperio con la Cruz de Vuelo Distinguido en dos ocasiones.

30

SEGUNDOS ERA EL TIEMPO MÁXIMO QUE PODÍA VOLAR NIVELADO UN HURRICANE EN COMBATE. SI NO CAMBIABA DE RUMBO, ERA SEGURO QUE LO DERRIBARÍAN.

3400

UNIDADES SE FABRICARON DE LA VERSIÓN MK IIC, LA MÁS MASIVA DE LAS DIEZ QUE TUVO EL HURRICANE, QUE INCORPORÓ LOS CAÑONES HISPANO DE 20 MM.

HURRICANE

200

HURRICANE RESULTARON DERRIBADOS EN LA BATALLA DE FRANCIA, LA PRIMERA PRUEBA DE FUEGO DE LOS CAZAS INGLESES ANTE LOS LETALES BF 109.

14.583

UNIDADES DEL HURRICANE, EN DIEZ MODELOS DISTINTOS, SE FABRICARON EN EL REINO UNIDO Y CANADÁ ENTRE 1937 Y 1944, AÑO EN QUE CESÓ SU ACTIVIDAD.



UNO PARA VOLAR, OTRO PARA PELEAR

El mayor as británico de la Royal Air Force, con 28 derribos confirmados, fue James Harry "Ginger" Lacey, que voló tanto el Hurricane como el Spitfire. Consciente de la disputa acerca de cuál de los dos cazas era mejor, decía: "Prefiero volar un Spitfire pero combatir en un Hurricane. Está hecho de tantas partes no esenciales que en todas he recibido disparos alguna vez y aun así pude seguir volando y regresar a casa".



EL SUEÑO VS. LA HERRAMIENTA "EL SPITFIRE ERA EL AVIÓN DE UN MÚSICO, UN SUEÑO. EL HURRICANE ERA UNA HERRAMIENTA EFICIENTE. NECESITABA FUERZA BRUTA." BOB DOE, AS DEL AIRE Y PILOTO DE AMBOS.

Crédito: By TomFuxa (Krawallfan) - CC BY-SA 2.0 - upload.wikimedia.org - CC BY-SA



1593

DERRIBOS DE AVIONES ALEMANES FUE EL NÚMERO ALCANZADO POR LOS HURRICANE EN LA BATALLA DE INGLATERRA, UN 60% DEL TOTAL.



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



— HURRICANE MK IIB —

Como caza interceptor, de escolta, como bombardero liviano, caza naval o cazador nocturno, el Hurricane tuvo una sola vocación: combatir al enemigo allí donde lo enviaran. Al mando de los pilotos de la RAF, se adaptó al combate de los cazas más modernos.



ENTREGAS DE LA COLECCIÓN

Spitfire Mk Vb // P-51B Mustang // Halifax B Mk III // Messerschmitt Bf 109F-4 // Wellington Mk X // Mitsubishi A6M Zero
F4U-1D Corsair // Ilyushin Il-4 // Fw 190A-8 // P-47D Thunderbolt // G4M Betty // **Hurricane Mk IIB**
Heinkel He 177 // Dewoitine D.520 // P-40B Warhawk // Whitley Mk V
Lavochkin La-7 // B-29 "Enola Gay" // F6F Hellcat // Ju 88 A-4

luppa

ISBN 978-84-17019-57-0



9 788417 019570

© 2017 Luppa Solutions S.L. Todos los derechos reservados.

Todas las entregas son parte de la colección "Aviones de la Segunda Guerra Mundial".

Prohibida su venta por separado. Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio. Desarrollo editorial: almaceneditorial.com

Hobbies Belgrano



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



P-51B MUSTANG

luppa

Hobbies Belgrano

SUMARIO

- 4-5.** **INFOGRAFÍA**
EL CAZA MÁS INFLUYENTE
 Una mirada a los detalles de diseño del P-51B Mustang, un prodigio de la industria aeronáutica estadounidense en la Segunda Guerra.
-
- 6-7.** **HISTORIA**
EL MITO DEL ÁNGEL EXTERMINADOR
 Construido en tiempo récord, el Mustang demoró en alcanzar su perfección. Cuando lo hizo, nada ni nadie pudo detenerlo.
-
- 8-9.** **LÁMINA CENTRAL**
EL GUARDIÁN DE LOS ALIADOS
 Ningún otro caza aliado pudo llegar más lejos ni volar más alto que el Mustang, el único que hizo frente a la élite aérea alemana.
-
- 10-11.** **EVOLUCIÓN**
DE CIMARRÓN A PURA SANGRE
 Cómo fue la sucesión de problemas y soluciones que culminó en el diseño de la aeronave más decisiva de la historia de la Segunda Guerra.
-
- 12-13.** **EN ACCIÓN**
EL MASTIN DEL AIRE
 Sus diversos roles en Europa continental, el mar Mediterráneo, el norte de África, el sudeste asiático y el sur del Pacífico.
-
- 14-15.** **MISCELÁNEAS**
CIFRAS Y DATOS DESTACADOS DEL MUSTANG
 El secreto del éxito del Mustang. El primer "As en un día" de sus escuadrones. Cuántos aviones enemigos derribó. Y qué dijo de él su mayor enemigo.

AMOS DEL AIRE Una formación de P-51 Mustang sobrevuela Washington DC durante los festejos del Día del Veterano de Guerra.



MUSTANG EL CIMARRÓN DE LOS CIELOS

Fue el caza que cambió la historia del combate aéreo en Europa desde 1942. Sus cualidades: veloz, letal y de largo alcance. Tuvo veinte versiones distintas.

Hobbies Belgrano

Aviones de la Segunda Guerra Mundial

© 2017 Lupp Solutions S.L. Todos los derechos reservados. www.luppasolutions.com

Desarrollo editorial para Lupp Solutions: almaceneditorial.com

Impreso en China. - Importador: S.A. LA NACION, Zepita 3251, CABA.

Título: P-51B Mustang - Crédito foto de tapa: Mark Wagner (trabajo propio) - CC BY 2.5

ISBN: 978-94-17019-47-1

Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida o memorizada en sistemas de archivo o transmitida de cualquier forma o medio electrónico, mecánico, a través de grabaciones u otros sistemas en uso y futuros, sin explícita autorización escrita por parte del editor.

Este fascículo va acompañado de una réplica a escala en material die cast.

MODELO PARA COLECCIONISTAS. NO ES ACONSEJABLE PARA MENORES DE 14 AÑOS.

Credito: Genforce de The warbird watcher - www.thewarbirdwatcher.com



El P-51 Mustang fue la aeronave que más influyó en el desenlace de la lucha por la supremacía aérea en Europa durante la Segunda Guerra Mundial. Su rol como caza de largo alcance fue esencial para contener la avanzada nazi en los primeros años del conflicto y luego en el repliegue de la infernal Luftwaffe.

Este caza monoplaza, diseñado y producido por la North American Aviation en 1940 para la Royal Air Force, lo tenía todo: velocidad, buena maniobrabilidad, potencia de fuego y sobre todo, un gran alcance. Esto le permitió internarse en el continente europeo como fiel lado de los bombarderos pesados de la RAF, enfrentarse a los implacables Messerschmitt Bf109 y Focke Wulf 190 y regresar a salvo a su base en las islas británicas.

Como sucedió con el Supermarine Spitfire, su mejor versión llegó con el tiempo: al inicio, el Mustang contaba con un motor Allison V-1710 de 1150 hp, muy eficaz para el vuelo bajo pero de escasa *performance* por encima de los 4000 metros. Por eso fue utilizado como caza de apoyo de combate del Ejército, haciendo ataques a tierra en la Europa continental bajo dominio nazi. Fue la primera aeronave inglesa en realizar esos raids, gracias a sus 1100 km de autonomía.

Su apogeo comenzó cuando se le incorporó el motor Packard V 1650-7, fabricado en EE.UU. basado en el poderoso Rolls-Royce Merlin 61, y se le hicieron algunas adaptaciones. Gracias al fuselaje reforzado, la nueva hélice de cuatro palas, un cambio en el carburador y un radiador más ancho, alcanzó los 710 km/h a 9000 metros de altura. Fue bautizado como Mustang P-51B.

UN CAZA MULTIFUNCIÓN

Como toda gran aeronave de combate, el Mustang P-51 tuvo muchas versiones, tanto por la función que cumplió en cada teatro de operaciones como por mejoras en su diseño, su motorización o su armamento. Operó como avión de reconocimiento fotográfico y ataque a tierra entre 1942 y 1943, como caza interceptor, como bombardero liviano y, su rol más destacado, como escolta de bombarderos pesados hasta el fin de la Segunda Guerra. En sus 20 versiones se construyeron 15.586 unidades, todas en Estados Unidos. Unos 200 más se ensamblaron en Australia. Hoy, varias decenas de Mustang siguen en actividad en manos de coleccionistas civiles. El Cimarrón se resiste a morir.

P-51B MUSTANG EL CAZA MÁS INFLUYENTE

HISTORIA

Surgió de la necesidad de disponer de cazas de largo alcance para escoltar a los bombarderos ya que sufrían muchas pérdidas en el largo trayecto hasta las ciudades industriales de los territorios ocupados por Alemania. Se fabricaron grandes cantidades para la RAF, que estaba muy necesitada de ellos.

Su creador

Edgar Schmued (1899-1985)

Diseñador germano-estadounidense. En 1925 emigró a Brasil, donde trabajó en General Aviation, la rama aeronáutica de General Motors Corporation. En 1931, regresa a EE.UU. para trabajar en la Fokker Aircraft Corporation of America, una compañía de aviación de General Motors con sede en Nueva Jersey. Allí comenzó su carrera como ingeniero de diseño de aeronaves.



EL MEJOR CAZA DE LA GUERRA

Fue un avión que tenía gran aceleración, muy ágil y rápido a la vez. Su autonomía le permitía cumplir con misiones de escolta a los bombarderos pesados gracias a sus tanques externos. Eran utilizados para interceptar a los cazas alemanes y a los bombarderos cuatrimotores.

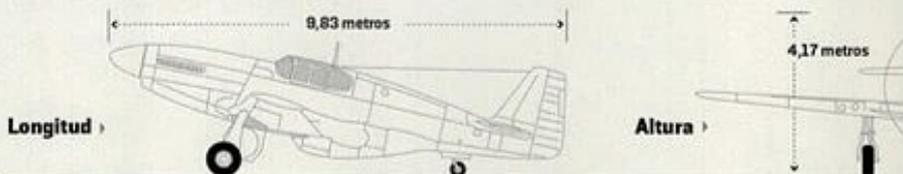


ÚLTIMAS VERSIONES

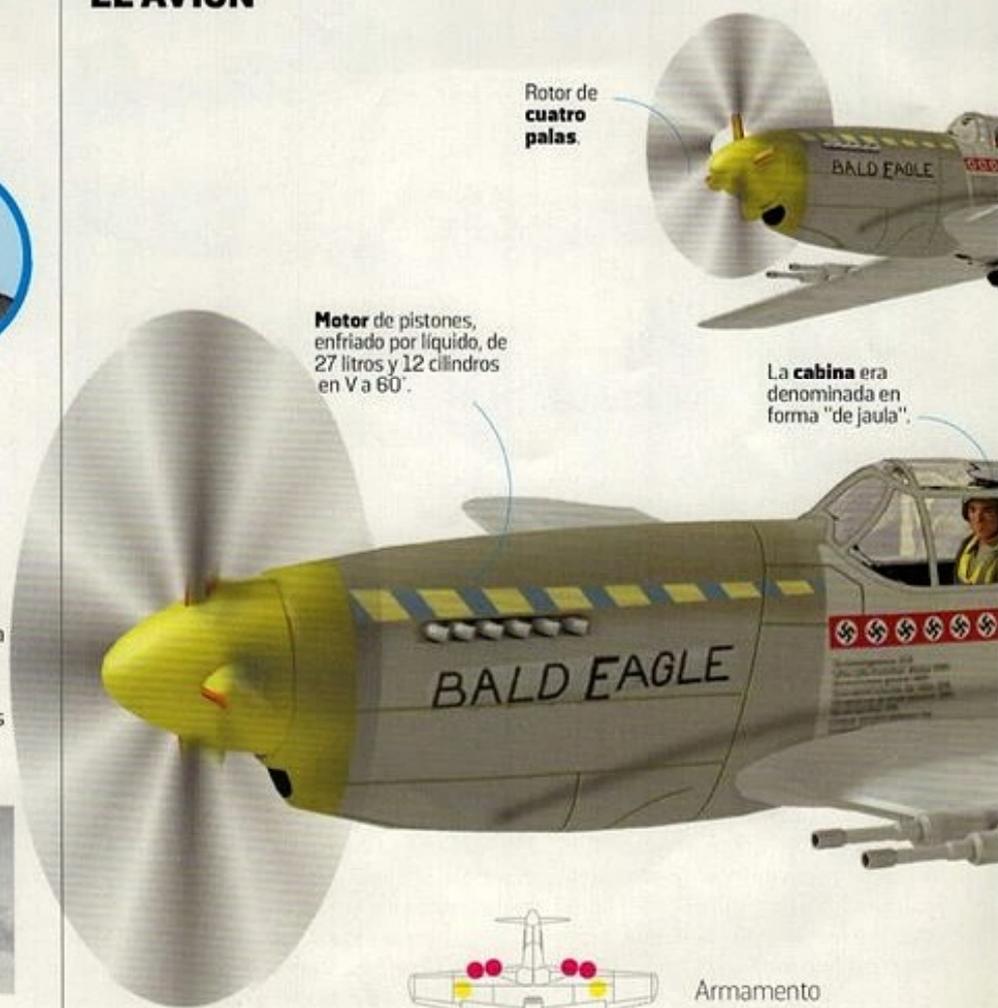
Luego de variadas versiones, se siguió fabricando durante la posguerra y se lo utilizó en la guerra de Corea con la denominación F-51.



Dimensiones técnicas



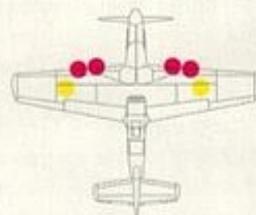
EL AVIÓN



Rotor de cuatro palas.

Motor de pistones, enfriado por líquido, de 27 litros y 12 cilindros en V a 60°.

La cabina era denominada en forma "de jaula".



Armamento

- 4 M2 Browning de 12,7 mm
- 4 bombas de 113 kg o 2 de 227 kg

Ficha técnica

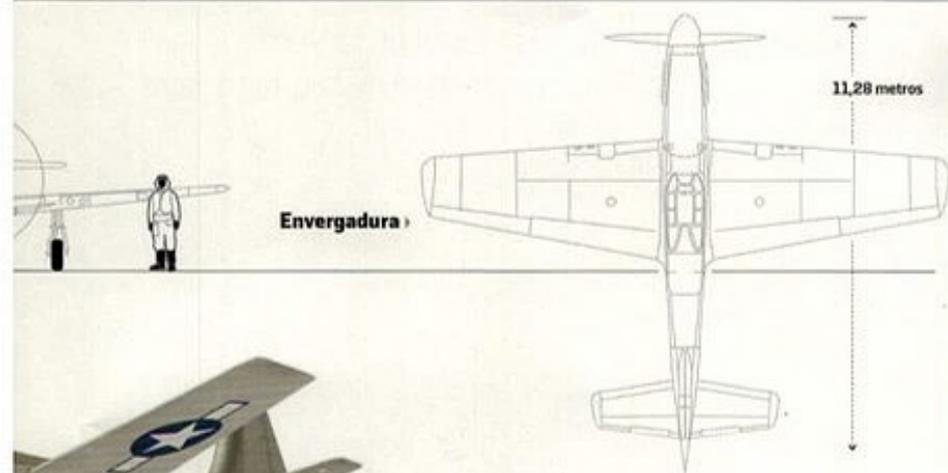
País de fabricación: **Estados Unidos** Cantidad fabricada: **1.988**

Tipo: caza de largo alcance

Peso vacío: 3166 kg

Peso al despegue: 4445 kg

Velocidad máxima: 710 km/h



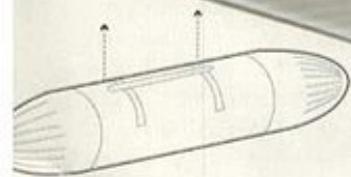
El **radiator** del motor estaba situado muy atrás, bajo la sección final del fuselaje.



Alas de perfil laminar con la parte más gruesa mucho más atrás de lo usual.



Gracias a los **dos depósitos externos** de combustible le daban una autonomía de 4500 km.



Rango de acción:
2400 km
(con tanques auxiliares)

Techo máximo:
12.800 m

Motor:
V12 Packard Merlin V-1650-3

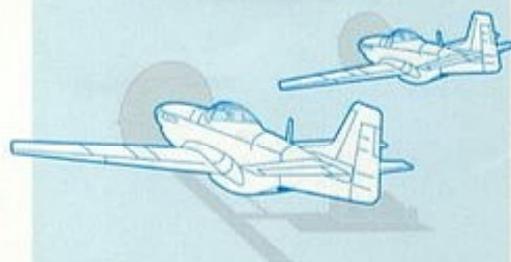
Potencia:
1650 hp

HAZAÑAS

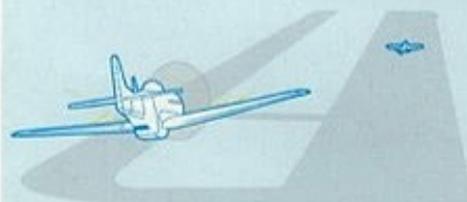
P-51 vs. Messerschmitt 262

Los únicos aviones que quedaban fuera del alcance del Mustang eran los nuevos reactores alemanes, y aun con ellos el Mustang tuvo más éxito que cualquier otro avión de combate de los aliados. El 7 de octubre de 1944, el teniente Urban Drew, del 361º Group, sorprendió a dos Messerschmitt Me 262 cuando despegaban y los abatió.

1 Dos P-51 Mustang divisaron una base alemana y bajaron a observar más de cerca. Dos Me 262 estaban por despegar.



2 Uno de los P-51 es abatido por la defensa antiáerea de la base. El que pilotaba Drew se coloca detrás de la pista y ataca al Me 262 justo antes de que este despegue. El otro ya había tomado vuelo.



3 Drew da caza al avión alemán que se había alejado de la base tratando de elevarse a mayor altitud y lo abate luego de posicionarse por detrás, disparando las cuatro ametralladoras M2 Browning.



HISTORIA DEL CAZA QUE GANÓ LA GUERRA

La veloz gestación de un caza de largo alcance fue una prodigiosa tarea de la North American Aviation. Pero llegar a la máquina letal que dio vuelta el destino de la guerra llevó tiempo. Una vez logrado, nadie pudo detenerla.

MUSTANG EL MITO DEL ÁNGEL EXTERMINADOR

Legado abril de 1940, las tropas alemanas ya controlaban Polonia, Noruega, Holanda, Grecia y Francia. La *Blitzkrieg* ("guerra relámpago")

nazi había probado su eficacia y Gran Bretaña sabía que el próximo paso de la avanzada del Tercer Reich era cruzar el canal de la Mancha e invadir las islas. La industria aeronáutica británica trabajaba a su capacidad máxima para dotar a la Royal Air Force de las aeronaves que precisaba para contener la invasión germana y hacía falta buscar ayuda en países amigos.

Ese mismo mes, *sir* Henry Self, responsable de la estratégica comisión de compras británica con base en Nueva York, se reunió con James

"Dutch" Kindelberger, presidente y jefe de diseño de la North American Aviation (NAA), una compañía que había fabricado aeronaves de entrenamiento para la RAF, pero que no tenía mucha experiencia en la fabricación de naves de combate. Los británicos precisaban un caza de largo alcance para acompañar a sus bombarderos pesados y propusieron a la NAA producir bajo licencia una versión del caza Curtiss P-40 o, en su defecto, del Bell P-39, ambos de probada eficacia en el combate aéreo.

Kindelberg contraofertó: "Podemos desarrollar un caza aún mejor, de mayor *performance*, características de vuelo mejoradas y armas más poderosas". Self aceptó el trato, pero le preocupaba el tiempo que llevaría diseñar una

AYUDA PROVIDENCIAL

El Mustang les dio a los aliados el poder de fuego que faltaba para llegar con sus bombarderos al corazón del Tercer Reich.

MÁXIMA POTENCIA Al incorporar el motor Packard V-1650, los Mustang alcanzaban los 710 km/h a 9000 metros de altitud, con autonomía para llegar a Berlín.

Créditos: Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos • Museo Nacional de la Fuerza Aérea de EE. UU. • By Source (WP/FOC/H)



UN NORTH AMERICAN NA-73 MUSTANG

en vuelo de prueba en Inglewood, California, antes de ser despachado a Gran Bretaña, en octubre de 1942.

aeronave desde cero. No contaban con más de cuatro meses para terminarlo. Dutch prometió tenerlo a tiempo. Apenas 102 días después, el prototipo del North American P-51 Mustang, identificado como NA-73X, estaba listo. En octubre de 1940 haría su primer vuelo de prueba con un motor Allison V-1710.

¡Más alto, más rápido!

El semimonocasco, construido en dos secciones enteramente de aluminio para hacerlo más liviano, probó estar a la altura de las exigencias británicas. Era veloz a baja altura, fácil de maniobrar, de largo alcance y contaba con suficiente armamento para el combate aéreo: cuatro ametralladoras Browning calibre 7,62 mm montadas en las alas y dos calibre 12,70 en el fuselaje. Pero... por encima de los 4000 metros la *performance* del NA-73X decaía, un problema usual en los

motores Allison, y el piloto de pruebas y teniente de la RAF Ron Harrier sugirió que podría resolverse reemplazándolos por los poderosos Rolls-Royce Merlin serie 60, que ya habían probado su eficacia a gran altura en los Spitfire.

De nuevo, los estadounidenses estaban un paso adelante: la automotriz Packard había conseguido la licencia de Rolls-Royce para construir una variante del Merlin 63 a medida de los flamantes P-51. Con el nuevo Packard V-1650, el resultado sorprendió a todos: el Mustang alcanzó una potencia de 1490 hp a 3000 rpm (trepaba a 1720 en modo de emergencia de combate) y una velocidad de 710 km/h a 9000 metros de altitud.

Para compensar el peso extra del V-1650, que trasladaba hacia la trompa el centro de gravedad, los ingenieros de la NAA decidieron sumarle otro tanque de combusti-



EN TIEMPO RÉCORD

Los británicos precisaban un caza de largo alcance en cuatro meses. "Dutch" Kindelberger, de la NAA, terminó el prototipo en solo 102 días.

ble y colocarlo detrás del asiento del piloto. Con esos 322 litros de combustible extra, el Mustang superaba los 2700 km de alcance, unas seis horas de vuelo. Ya estaba listo para cumplir su misión: ser escolta de los bombarderos pesados en sus incursiones en territorio enemigo.

Este modelo, nombrado P-51B por la NAA y Mustang Mk III en la RAF, comenzó a operar a fines de 1943, justo cuando el nuevo comandante de la Octava Fuerza Aérea, el general norteamericano James Doolittle, decidía un cambio de estrategia en los ataques aéreos sobre la Europa dominada por los nazis. Los cazas ya no debían volar en formación junto a los Boeing B-17, las Fortalezas Volantes, sino que tendrían vía libre para atacar cuando quisieran a los cazas alemanes. Ese fue el principio del fin de la supremacía aérea de la Luftwaffe. Y el inicio de la leyenda de los Mustang.



EL GUARDIÁN DE LOS ALIADOS

Prodigio de la tecnología aeronáutica, el Mustang pasó a la historia como el caza que permitió a los bombarderos aliados atacar Alemania sin ser derribados por la letal Luftwaffe.

Creditos Alan Wilson from Sibton, Peterborough, Cambs, UK - CC BY-SA 2.0



LETAL Y AGUERRIDO Ningún otro caza aliado pudo llegar más lejos ni volar más alto que el Mustang, el único que hizo frente a la élite aérea alemana.



EL VALOR DEL DISEÑO

La aleta dorsal que prolonga el timón de cola de este P-51C sirvió para impedir que girara en tonel de modo inesperado.

LA CAPUCHA DE MALCOLM

El reemplazo del motor Allison por el Rolls-Royce Merlin le había dado a los P-51B y C la potencia que les faltaba para emparejar fuerzas con los cazas alemanes. Pero persistía un problema: la carlinga de paneles de vidrio plano y estructura metálica les restaba visibilidad trasera y comodidad a los pilotos, sobre todo a los altos. Encima, como no se podía abrir en vuelo, les complicaba el escape de emergencia si debían lanzarse en paracaídas. Debían usar pequeños explosivos para detonarla.

La solución vino de la mano de los británicos: reemplazar la "jaula de pájaros" que venía de la North American Aviation por una carlinga corrediza de plexiglás, con forma de burbuja. Las bautizaron "Capuchas de Malcolm" ("Malcolm Hoods") pues habían sido diseñadas por Robert Malcolm, propietario de Malcolm & Co., para los Spitfire de la Royal Air Force.

Las nuevas carlingas le daban al piloto 17 centímetros más de altura y visibilidad más amplia hacia los flancos y la retaguardia. La mejora fue incluida de fábrica en la versión P-51D y luego como kit de reemplazo en los 51B y C y en los Corsair F4U-1D de la marina norteamericana.

Como las cúpulas podían deslizarse hacia atrás, debieron cambiar la ubicación del mástil de radio hacia la parte trasera del fuselaje.

Credito: Fuerza Aérea de Estados Unidos (USAF) - Dominio Público • Mathias Kabel CC BY-SA 3.0



SALTO CUALITATIVO El Mustang P-51B ganó 3000 metros de techo, hasta los 9100, y alcanzó una velocidad máxima de 710 km/h, 80 más que su versión inicial.

EVOLUCIÓN DE UN TITÁN

El primer salto evolutivo de la versión original del Mustang le sumó un potente motor, más velocidad y alcance. Pero también algunos problemas. Las soluciones son un ejemplo de creatividad aplicada a la aerodinámica.

MUSTANG DE CIMARRÓN A PURA SANGRE

Como es usual en la ingeniería aeronáutica, por cada problema solucionado en el diseño, la aerodinámica y la motorización del P-51 Mustang, nuevas dificultades aparecían. La versión P-51B, así como la P-51C, incorporaron el motor Packard V-1710 y esto generó un sinnúmero de dificultades: vibraciones en el fuselaje, ruidos y hasta problemas de maniobrabilidad que atentaban contra la principal virtud del Mustang: la agilidad a baja velocidad.

Los pilotos de prueba del P-51B descubrieron que el avión con motor Packard tenía tendencia a realizar un tonel involuntario (giro de 360° sobre su eje longitudinal) bajo determinadas condiciones de velocidad del aire, ángulo de ataque, peso y centro de gravedad. "A menos que se le instale una aleta dorsal, hay riesgo de hacer un tonel al realizar un giro lento", advirtieron. Los ingenieros de North American Aviation actuaron de inmediato e incorporaron al fuselaje una extensión del timón de cola para anular el riesgo de torsión accidental.

También debieron modificar la

trompa del fuselaje para albergar el motor Packard, rediseñaron el ducto del radiador para refrigerar mejor el sobrealimentador y un escape secundario para su salida de aire.

Aunque el P-51B mantuvo el mismo armamento que su antecesor -cuatro ametralladoras Browning cal. 12.70 mm, dos por ala-, se le modificaron los anclajes de bombas para soportar explosivos de hasta 500 libras (230 kg) o tanques descartables de combustible.

Con esos cambios, el Mustang había ganado 3000 metros de techo hasta los 9100 m y alcanzado una velocidad máxima de 710 km/h, 80 más que su versión inicial. Además, había ganado un depósito extra de combustible, incorporado para compensar el cambio de centro de gravedad de la aeronave que provocó la instalación de un motor más pesado.

Pero un problema persistía: el diseño de la carlinga tipo *razorback* (integrada al fuselaje en su parte trasera) obstaculizaba al piloto la visión de su "seis en punto", sus espaldas. Deberían esperar hasta el modelo P-51D para tener un campo visual mayor, con el rediseño de la carlinga con forma de burbuja.

BUEN NEGOCIO PARA TODOS

Gran Bretaña debió esperar la aprobación de la Fuerza Aérea de EE.UU. para recibir los primeros P-51 Mustang salidos de la North American Aviation. Antes de dar su OK, la USAF pidió dos unidades para probarlas. La desconfianza inicial ante la "nave extranjera" se disolvió con la primera prueba. Así decía el informe de los testadores: "El rango de ascenso es bueno y la alta velocidad a vuelo nivelado es excepcionalmente buena a nivel del mar o a 12.000 metros. Es muy maniobrable aun a máxima velocidad aunque su radio de giro es menor al esperado". Conclusión: aprobaron la venta y le pidieron a NAA que les fabricara 300 unidades. Y todos salieron ganando.

EN ACCIÓN TEATROS DE OPERACIONES

Los Mustang comenzaron a teñirse de gloria en 1944, cuando consiguieron arrinconar a la Luftwaffe en Europa, en el prelude del Día D. Igual de valerosa fue su participación en el Mediterráneo, Asia, África y el Pacífico.

MUSTANG, EL MASTÍN DEL AIRE

Los dos primeros años de operaciones de los P-51 Mustang fueron poco relevantes para el gran capítulo que escribirían en la historia de la Segunda Guerra Mundial. Las dificultades de rendimiento en vuelo a gran altitud los circunscribieron a operaciones de reconocimiento táctico y de apoyo a tropas en tierra. A fines de 1943, con la incorporación de un motor más potente, el Packard V-1650 versión 7, de excelente rendimiento en vuelo bajo y alto, un depósito extra de combustible, una hélice de cuatro aspas anchas y mejoras en la combustión y la refrigeración, los Mustang comenzaban a escribir el capítulo que cambiaría el desarrollo de la guerra continental en Europa y, con ello, el resultado final de la conflagración mundial.

El P-51D era superior en maniobrabilidad, radio de giro y régimen de

ascenso a la mayoría de las versiones del Messerschmitt Bf109 y del Focke Wulf Fw 190. La Luftwaffe tenía en contra, además, que las versiones más competitivas de sus cazas, los tipos D y Ta-152 del FW, requerían de pilotos expertos para doblegar al Mustang en la "pelea de perros". Y ya no los tenía.

En 1944, la ofensiva aérea aliada y la resistencia soviética en el Este diezmaron a la Luftwaffe de pilotos expertos. Los únicos aviones alemanes netamente superiores al Mustang eran los primeros birreactores operacionales del mundo, los Messerschmitt Me 262. Pero los Mustang tuvieron con ellos más éxito que ningún otro caza, al sacar provecho de la lentitud de los Me 262 para despegar y aterrizar, y del ataque veloz de los P-51.

Los estadounidenses ya habían vengado su honor herido por el ataque del Imperio japonés a Pearl Harbor,



PODER COMBINADO

Dos P-51 Mustang escoltan a un B-17 sobre territorio enemigo. Esta sociedad caza/bombardero pesado fue letal para la Luftwaffe.



estaban emparejando la cuenta en la guerra del Pacífico y podían destinar más de su flota aérea al teatro de operaciones europeo. Con el empleo masivo de cazas como el Mustang, los aliados provocaron el repliegue y terminaron diezmando a la Luftwaffe en Europa, alzándose con la total superioridad aérea sobre el territorio, condición indispensable para iniciar una invasión con garantías de éxito.

Los nuevos cimarrones

La actualización de los Mustang a sus modelos D, F, G y posteriores, que incorporaron la versión 9 del

Creditos: Terry Hoggett from Birmingham, UK. CC BY 2.0 - American Air Museum in Great Britain - Fuerza Aérea del Ejército de Estados Unidos (USAAF)



motor Packard y modificaron las cúpulas de las cabinas para darle más visibilidad trasera a sus pilotos fue lo que faltaba para asegurar un despliegue seguro en las costas de Francia y fortalecer su posición en el sur de Italia.

Para el desembarco en Normandía, el esperado Día D, había más de 9000 Mustang dominando el cielo en el noroeste de Europa y también en el norte de Italia, donde –entre muchas otras hazañas–, destruyeron el dique de Pescara. La derrota de Alemania e Italia estaba cada vez más cerca, y algo similar sucedía en los demás teatros de operaciones (ver aparte).



AS DEL AIRE El mayor James Goodson en el *cockpit* de su Mustang P-51B del 336º Escuadrón de Cazas, con sus treinta victorias sobre aeronaves alemanas.

OTRAS MISIONES DEL MUSTANG



MAR MEDITERRÁNEO

Aquí se destacó la valiente tarea de los Aviadores de Tuskegee, el primer grupo de pilotos de caza afroamericanos que, a bordo de sus Mustang, dieron escolta a los bombarderos en la invasión de Sicilia. En 179 misiones perdieron sólo siete bombarderos escoltados.

PACÍFICO SUR

Los Mustang entablaron encarnizados combates con los Mitsubishi A6M Zero, cazas que formaron la espina dorsal de la Fuerza Aérea del Japón. Tuvieron un rol preponderante en la captura de Iwo Jima.

SUR DE ASIA

Las Fuerzas Aéreas 10ª y 14ª participaron en combates por la supremacía aérea en China, la India y Birmania. Los Mustang volvieron a enfrentar aquí a los ágiles Mitsubishi Zero y los veloces Kawanishi N1K2 Shiden Kai para alzarse victoriosos.

NORTE DE ÁFRICA

Otro escenario de combate en el que se destacaron los pilotos afroamericanos del Escuadrón 332. Los Red Tails ("colas rojas", por la identificación roja en el timón de cola) enfrentaron con sus Mustang a lo más grande de la Luftwaffe.

CIFRAS Y DATOS DESTACADOS DEL MUSTANG



UNO A BERLÍN, IDA Y VUELTA

El secreto del inédito alcance de los P-51 Mustang, que les permitió internarse en lo profundo de Europa, radicó en un depósito extra de 322 litros de combustible ubicado detrás del piloto. En las primeras dos horas de vuelo, el avión era difícil de controlar, pero esa modificación le dio la autonomía suficiente para volar hasta Berlín y regresar sin problemas.

20

VERSIONES SE CONSTRUYERON DEL P-51 MUSTANG, QUE SUMARON UN TOTAL DE 15.386 UNIDADES PRODUCIDAS.

2755

KILÓMETROS PODÍA VOLAR EL MUSTANG. ESTABA DOTADO CON TANQUES EXTRAS.

MUSTANG

26

DERRIBOS ES EL RÉCORD DE BAJAS ALCANZADO POR UN PILOTO DE MUSTANG, EL ESTADOUNIDENSE GEORGE PREDDY.

1984

ES EL AÑO EN QUE VOLÓ EL ÚLTIMO MUSTANG EN COMBATE. PERTENECÍA A LA FUERZA AÉREA DOMINICANA.



EL PRIMER "AS EN UN DÍA"

El general Charles "Chuck" Yeager, primer piloto en la historia en superar la velocidad del sonido, también voló en un P-51 Mustang. En octubre de 1944, fue el primero de su grupo en transformarse en "As en un día" al derribar cinco aeronaves alemanas en una misma misión, dos de ellas sin disparar un solo tiro: los pilotos enemigos entraron en pánico y chocaron entre sí.



EL ÚLTIMO BAILE

"CUANDO VI LOS MUSTANG SOBRE BERLÍN SUPE QUE EL BAILE HABÍA CONCLUIDO." HERMANN GÖRING, COMANDANTE DE LA LUFTWAFFE.

©Hobby Del Valle 137 - cc by 2.0 - Bundesarchiv Bild 102-13805 / CC BY-SA 3.0



4950

AVIONES ALEMANES FUERON DERRIBADOS POR
LOS MUSTANG DURANTE LA SEGUNDA GUERRA.
EQUIVALE AL 49% DEL TOTAL DE BAJAS.



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



— P-51B MUSTANG —

Fue el caza que cambió la historia del combate aéreo en Europa desde 1942.

Y tuvo su pico de gloria en 1944, en el preludio del Día D.

Las cualidades del prodigio de la North American Aviation:
veloz, letal y de largo alcance.



ENTREGAS DE LA COLECCIÓN

Spitfire Mk Vb // **P-51B Mustang** // Halifax B Mk III // Messerschmitt Bf 109F-4 // Wellington Mk X // Mitsubishi A6M Zero
// F4U-1D Corsair // Ilyushin Il-4 // Fw 190A-8 // P-47D Thunderbolt // G4M Betty // Hurricane Mk IIB
Heinkel He 177 // Dewoitine D.520 // P-40B Warhawk // Whitley Mk V
Lavochkin La-7 // B-29 "Enola Gay" // F6F Hellcat // Ju 88 A-4

luppa

ISBN 978-84-17019-47-1



9 788417 019471

© 2017 Luppa Solutions S.L. Todos los derechos reservados.

Todas las entregas son parte de la colección "Aviones de la Segunda Guerra Mundial". Prohibida su venta por separado. Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio. Desarrollo editorial: almaceneditorial.com

Hobbies Belgrano



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



FW 190A-8

luppa

SUMARIO

- 4-5.**  **INFOGRAFÍA**
UN EXAMEN COMPLETO
- Todas las especificaciones del Fw 190A-8, considerado por muchos como el caza alemán más destacado que actuó en la Segunda Guerra Mundial.
-
- 6-7.**  **HISTORIA**
COMO UN PÁJARO CARNÍVORO
- Apodado así por los pilotos, el Focke Wulf rompió el equilibrio que hasta entonces había entre los cazas alemanes y los británicos.
-
- 8-9.**  **LÁMINA CENTRAL**
UNA REVOLUCIÓN EN LA GUERRA AÉREA
- El Fw 190 se ganó un merecido respeto en los cielos de Europa. Con más de 20.000 aparatos construidos, fue un importante caballo de batalla de la Fuerza Aérea alemana.
-
- 10-11.**  **EVOLUCIÓN**
UN COLOSO, DE MENOR A MAYOR
- Los Fw 190 fueron aeronaves de gran versatilidad. A medida que se sucedieron los modelos, fueron incrementando su potencial de ataque.
-
- 12-13.**  **EN ACCIÓN**
GUARDIANES DE FUEGO
- Los Fw 190 cumplieron un rol destacado al dar apoyo aéreo durante una misión en el puerto de Brest, en la Francia ocupada.
-
- 14-15.**  **MISCELÁNEAS**
CIFRAS Y DATOS CLAVE DEL FW 190
- Qué fue el *Langnese*. Cuántos Fw se fabricaron. Cuál fue el modelo más construido y más información increíble.

"EL ALCAUDÓN" Nombre de un pájaro carnívoro, fue el apodo que le pusieron los pilotos de cazas al Fw 190 por su aspecto agresivo. En alemán, *Würger*.



FW 190

RÁPIDO, PEQUEÑO Y MORTAL

Figura al tope de los de su tipo. Su aparición en 1941 relegó al mejor caza británico de la época, el Spitfire Mk V, a un distante segundo lugar. Fue concebido como el sucesor del Messerschmitt Bf 109.

Hobbies Belgrano

Aviones de la Segunda Guerra Mundial

© 2017 Lupp Solutions S.L. Todos los derechos reservados. www.luppasolutions.com

Desarrollo editorial para Lupp Solutions: almaceneditorial.com

Impreso en China. - Importador: S.A. LA NACIÓN, Zepita 3251, CABA.

Título: Fw 190A-8 - Crédito foto de tapa: Render libre de uso

ISBN: 978-84-17019-54-9

Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida o memorizada en sistemas de archivo o transmitida de cualquier forma o medio electrónico, mecánico, a través de grabaciones u otros sistemas en uso y futuros, sin explícita autorización escrita por parte del editor.

Este fascículo va acompañado de una réplica a escala en material die cast.

MODELO PARA COLECCIONISTAS. NO ES ACONSEJABLE PARA MENORES DE 14 AÑOS.

Creditos: Alwasifound from Herfordshire, UK - CC BY-SA 2.0 - By Bundesarchiv - CC BY-SA 3.0



El Focke Wulf 190A-8 está considerado por muchos como el mejor caza alemán de la Segunda Guerra Mundial. Pero su recorrido fue de menor a mayor. Su historia empezó con perfil bajo hacia finales de 1937, en una época en la que el Ministerio del Aire alemán consideraba que su caza Bf 109 era un avión prácticamente insuperable. El ingeniero Kurt Tank fue el encargado de desarrollar este aparato. Su nueva creación fue revolucionaria en muchos aspectos. Este avión monoplaza propulsado por un motor radial fue el último caza producido en masa que entró en acción en la guerra. Reemplazó de forma parcial al exitoso Messerschmitt Bf 109 a partir de 1941.

Pequeño monoplano de ala baja con el tren de aterrizaje retráctil, el Fw 190A-8 contaba con un

motor radial voluminoso montado en un esbelto fuselaje y una cúpula despejada y transparente que proporcionaba una excelente visión al piloto (excepto en tierra). El avión era completamente metálico, con revestimiento resistente de aluminio.

Tank sabía que si quería ver su avión en servicio, el Fw 190 debía ser motorizado por una planta motriz diferente de la muy demandada serie 600 de Daimler-Benz. La alternativa más potente y adaptable era el motor radial ofrecido por la BMW, que prometía unos 1550 caballos de potencia en despegue.

Otra de las razones por las que este caza sería revolucionario era su ala extrapequeña, lo que implicaba una velocidad mayor y una resistencia menor. Tank lo diseñó para que fuera rápido, pequeño y mortal. Un avión ideal para las tácticas de ataque por sorpresa.

EL PROBLEMA DEL EXCESO DE TEMPERATURA

Uno de los grandes temas que tuvo que sortear este nuevo caza fue el del sobrecalentamiento. Esto se desencadenó a partir del primer cambio de motor del avión, de un BMW 139 a un BMW 801, 14 cilindros más potente, pero también más grande y bastante más pesado. Tras una intensiva investigación lograron solucionar el problema mediante una reconducción de las tomas de aire hacia la bancada trasera de cilindros, que de esta forma quedaban adecuadamente refrigerados. El avión ya estaba preparado para el combate y los pilotos alemanes lo bautizaron *Würger*, que aludía a un pájaro carnívoro por sus prestaciones y su aspecto a todas luces agresivo.



KURT TANK

Ingeniero aeronáutico y jefe de diseño de Focke Wulf, creador del Fw 190.

FW 190A-8 UN EXAMEN COMPLETO

HISTORIA

Hacia fines de la década de 1930 el exitoso Messerschmitt Bf 109 estaba perdiendo la carrera aérea con el Spitfire británico y fue así que la Luftwaffe pidió a varias empresas el diseño de un caza con mayor maniobrabilidad. El ganador fue el ingeniero Kurt Tank con su Focke-Wulf Fw 190, un avión monoplaza con motor radial, el último caza alemán de pistón producido durante la guerra.

Su creador

Kurt Tank (1898-1983)

Este ingeniero aeronáutico dirigió el departamento de diseño de la empresa Focke Wulf entre 1931 y 1945. Por invitación del gobierno de Juan Perón, en 1947 se trasladó a la Argentina donde participó en el diseño del primer avión de guerra argentino, el I.Ae. 33 Pulquí II. Aunque sólo vivió una década en la Argentina, tras su muerte sus cenizas fueron esparcidas sobre el Río de la Plata por su expreso pedido.



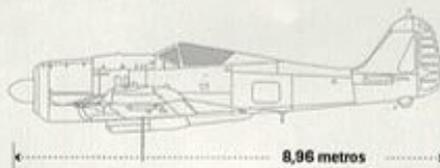
LA SORPRESA DE LOS BRITÁNICOS

Los pilotos alemanes llamaron al Fw 190 el Würger, literalmente "el alcaudón", un pájaro carnívoro, por su gran agresividad. A principios de septiembre de 1941 la unidad aérea alemana Jagdgeschwader 26 JG26 trasladó su base de testeo operacional del norte de París hacia el canal de la Mancha. Allí el Fw 190 tuvo su bautismo de fuego destruyendo varios Spitfire apostados sobre el canal. Los británicos, sorprendidos por el ataque, creyeron en un principio que se trataba de cazas Curtiss H-75 Hawk de origen norteamericano capturados a los franceses.



Dimensiones técnicas

Longitud ›



Altura ›

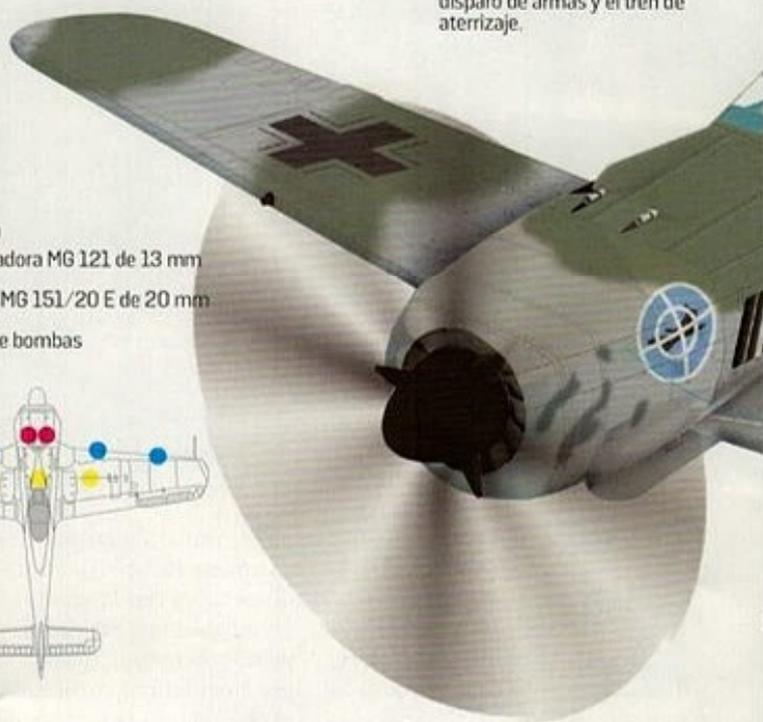
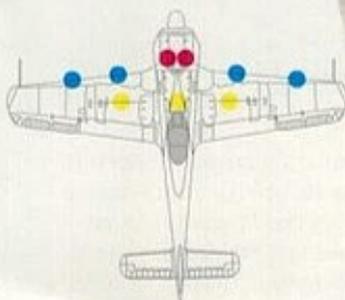


EL AVIÓN

Batería eléctrica Situada detrás del piloto en un compartimento blindado. Daba energía al control de flaps, el disparo de armas y el tren de aterrizaje.

Armamento

- 2 ametralladora MG 121 de 13 mm
- 4 cañones MG 151/20 E de 20 mm
- 1000 kg de bombas



Configuración de ataque a tierra: disponía de bombas de diversos pesos.



8 bombas de 50 kg



3 bombas de 250 kg



2 bombas de 500 kg
(1 tanque externo de combustible)

Ficha técnica

 País de fabricación: **Alemania** Cantidad fabricada: **20.051** (incluye todas las variantes)

 **Tipo:**
bombardero torpedero
de alcance medio

 **Peso vacío:**
3470 kg

 **Peso al despegue:**
4900 kg

 **Velocidad máxima:**
657 km/h

3,86 metros

Envergadura

10,50 metros

Motor: el BMW 801 era un motor radial refrigerado por aire. Los cilindros del motor estaban dispuestos en dos filas de siete cilindros cada una. Generaba entre 1540 a 1970 hp.

Corte transversal

Corte frontal

Ataque a navíos: era preparado con cañones auxiliares y cohetes de morteros adaptados.

2 cañones
MK 108 de 30mm2 cañones
MK 103 de 30mm

2 cohetes Doedel (BR 21)

Rango de acción:
800 kmTecho máximo:
10.300 m

Motor:
Radial BMW 801 D-2
de 14 cilindros

Potencia:
1700 hp

VERSATILIDAD

Un caza ágil y escurridizo

El Fw 190 fue el gran competidor del Spitfire británico. Pero el Fw 190 tenía mejor aceleración en todas las condiciones de vuelo, salvo en los radios de giro, cuando el Spitfire podía superarlo fácilmente. Por eso, cuando el Fw 190 era atacado por el Spitfire durante un viraje, su capacidad superior de balanceo le permitía cambiar a un viraje en picada en dirección contraria y alejarse. Al piloto del Spitfire, con alas mucho más grandes, le resultaba difícil seguir esta maniobra y se veía obligado a detener el ataque.

La evasión



HISTORIA DE UN CAZA PELIGROSO

El Focke Wulf llegó para romper el equilibrio que hasta entonces había entre los cazas alemanes y los británicos. Los nuevos aviones debutaron con un feroz abatimiento de Spitfires en el canal de la Mancha.

FW 190 COMO UN PÁJARO CARNÍVORO



CAZA MULTIPROPÓSITO Los Fw 190A-8 podían cargar cohetes subalares para dispersar formaciones de bombarderos aliados, y tanques auxiliares ventrales de 300 litros de combustible.

A los pocos días del inicio de su uso como nuevo caza alemán, una patrulla de Fw 190 abatió a varios Spitfire sobre el

canal de la Mancha.

Fue el momento en que se abrió una nueva era en la Segunda Guerra Mundial. El denominado *Würger* ("alcaudón", un pájaro carnívoro) había nacido y con él comenzaba la leyenda que lo terminaría transformando en uno de los mejores cazas de la contienda. En 1941 la carrera tecnológica Spitfire-Bf 109

se hallaba en un punto álgido: tanto los Spitfire Mk V de la Real Fuerza Aérea británica (RAF) como los Bf 109F de la alemana (Luftwaffe) se encontraban en una posición de

equilibrio: ambos modelos tenían ventajas y desventajas relativas, pero la calidad era similar.

Cuando los pilotos de la RAF comenzaron a reportar encuentros con aviones alemanes de motor

radial sobre el canal de la Mancha, la Fuerza Aérea británica supuso que se trataría de Curtiss H-75 Hawk capturados a los franceses. Sin embargo, estos análisis pronto quedaron descartados al conocerse los informes de los pilotos, que insistían en que el nuevo aparato alemán era ampliamente superior a los aviones de la RAF.

Estaba claro que la Luftwaffe contaba con un nuevo caza que era más rápido, aceleraba y trepaba mejor que los Spitfire V y que, además, contaba con un excelente compor-

LOS MEJORES ASES

Algunos de los más exitosos ases de la Fuerza Aérea alemana pilotearon el Fw 190. Otto Kittel (267 victorias) y Enrich Rudorffer (222) son dos de ellos.

Créditos: A4Media.com - Own work, CC BY-SA 3.0 • Von Bundesarchiv - CC BY-SA 3.0 • Aflen concorde - Own work, CC BY-SA 4.0



CARGA COMPLETA

El Fw 190 probó ser un eficaz cazabombardero. Podía portar una bomba de 500 kg en el vientre y cohetes o dos bombas más livianas en anclajes subalares.

tamiento en combates de alta velocidad. El equilibrio aéreo había sido roto por primera vez desde que el Spitfire I se encontró en los cielos con el Bf 109E. La balanza había comenzado a inclinarse peligrosamente hacia el lado alemán.

Algunos de los más exitosos ases de la Fuerza Aérea alemana pilotearon el Fw 190. Los más destacados fueron Otto Kittel, con 267 victorias, Walter Nowotny, con 258, y Erich Rudorffer, con 222. Una gran parte de sus derribos se debió a que pilotaban el Fw 190. También Hans-Ulrich Rudel, con más de 2500 incursiones y 519 tanques destruidos.

El más peligroso

El Fw 190A-8 merece una consideración aparte entre todas las versiones que tuvo el Focke, debido a las modificaciones y variantes que fue adquiriendo el modelo. Una de estas fueron los llamados "Storm-

bucks", Fw 190A-8 con blindaje frontal incrementado, panel frontal de cabina más grueso y armas de 30 mm como estándar, que eran usados para destruir bombarderos pesados aliados en ataques muy agresivos, incluso suicidas en algunos casos.

Otras modificaciones eran las que colocaron cohetes Wfr.Gr 210 bajo las alas. Estos cohetes, aunque imprecisos, eran muy útiles para romper formaciones cerradas de bombarderos enemigos. También hubo versiones con cañones dobles de 20 mm bajo las alas, incrementando así la potencia de fuego a seis cañones de 20 mm y dos ametralladoras de 13 mm.

Como caza destructor de bombarderos estándar de la Luftwaffe, la mayoría del equipamiento experimental alemán creado para tal efecto fue testeado a bordo de este avión. Desde cañones sin retroceso que disparaban hacia arriba, actuando



WALTER NOWOTNY

Logró 258 victorias en combate, la mayoría de ellas a bordo de un Fw 190.

por células fotoeléctricas cuando el avión pasaba bajo la sombra de un bombardero enemigo, hasta misiles aire-aire filoguiados (el X-4), pasando por contenedores lanzacohetes de alta velocidad de disparo. El Fw 190A-8 voló con casi cualquier tipo de armamento imaginable para un caza de la Segunda Guerra Mundial.

No sólo eso, sino que el Fw 190A-8 fue usado como base de desarrollo para el soberbio cazabombardero Fw 190F-8, o el avión de entrenamiento Fw 190 S. Incluso llevó un radar de detección aérea para caza nocturna.

La polivalencia del modelo era infinita y el avión, aunque igualado o, incluso, superado por algunos de sus rivales, seguía siendo por mucho el caza alemán más peligroso para cualquier enemigo que se lo encontrara, por su extraordinaria potencia de fuego, su gran agilidad y sus magníficas prestaciones de vuelo a alta velocidad.



EL CAZADOR Los Fw 190A-8 podían montar cuatro cañones de 20 mm o dos cañones de 20 y dos Mk103 de 30 mm, que los volvían mortíferos frente a los bombarderos y cazas aliados.



UNA REVOLUCIÓN EN LA GUERRA AÉREA

Con más de 20.000 aparatos construidos, fue un importante caballo de batalla alemán y una pesadilla para sus enemigos. El Fw 190 se ganó un merecido respeto en los cielos de Europa.



EVOLUCIÓN DE UN INNOVADOR

Este Focke Wulf fue una nave de gran versatilidad que tuvo un fuerte incremento de su potencial de ataque a medida que se fueron sucediendo los modelos, con nuevos cañones y ametralladoras.

FW 190

UN COLOSO, DE MENOR A MAYOR

El Fw 190 no sólo derribaba Spitfires, sino también el mito del motor lineal como única motorización útil para un caza de altas prestaciones. Sin embargo, distaba mucho de ser una aeronave perfecta. La versión que entró en servicio en la Segunda Guerra, en septiembre de 1941, continuaba teniendo algunos problemas de sobrecalentamiento motoriz, aunque mucho menores de los que casi produjeron la cancelación de todo el proyecto.

En la A-1 (la primera versión definitiva y de producción del Fw 190 que entró en servicio), el armamento ya era de cuatro ametralladoras de 7,92 mm (dos en el capó y otras dos en las alas, todas sincronizadas con la hélice) más dos cañones MG FFM de 20 mm con 60 disparos por arma, que le daban al caza un nivel de ataque respetable. Pero las cosas todavía iban a mejorar con la siguiente versión.

El Fw 190A-2 solventaba los problemas de sobrecalentamiento:

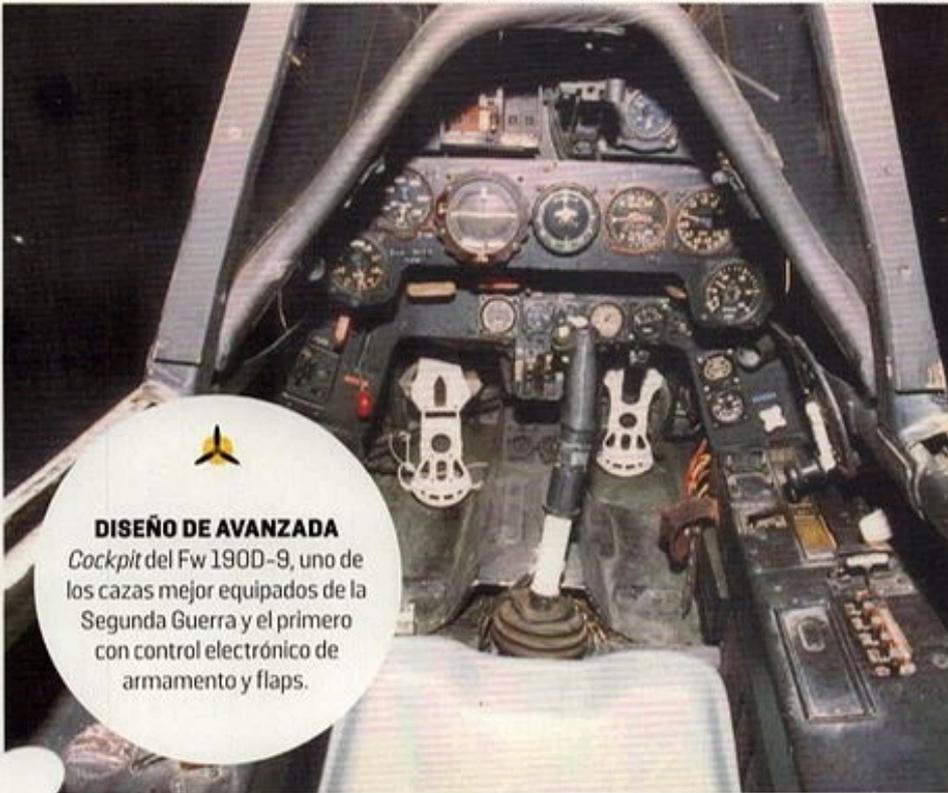
nuevamente fueron agrandados los conductos de aire para refrigeración de la bancada trasera de cilindros. Con esta modificación, el sobrecalentamiento dejó de ser un déficit. El armamento, asimismo, fue aumentado una vez más: con la introducción del nuevo cañón estándar de 20 mm aire-aire alemán, el Mauser MG151/20, el diseñador Tank tuvo por fin el arma con la que había soñado desde un primer momento para su caza. Las ametralladoras de las alas fueron sustituidas por estos cañones a energía eléctrica, lo que incrementó la potencia de fuego hasta cuatro cañones de 20 mm y dos ametralladoras del 7,92 mm.

La siguiente versión, la A-3, ya contó con la última evolución del BMW 801. En total se harían 24 versiones del mismo avión, pero la serie A-8 del Fw 190 (que se presenta en esta colección) fue la más construida de toda la familia. Un caza de gran versatilidad, maduro en su desarrollo, que entró en servicio en febrero de 1944 e hizo desaparecer a casi todas las versiones anteriores.

INNOVACIÓN EN VARIOS FRENTES

El Fw 190 estaba pensado para convertirse en el avión más mortal que se pudiera volar en combate. Al momento de ser diseñado contó con un ala de tan sólo 15 metros cuadrados (comparados, por ejemplo, con los 22,5 metros cuadrados del Spitfire Mk I), a pesar de su relativamente alto peso de diseño. El armamento, los flaps y el tren de aterrizaje tenían la novedad de ser controlados en su totalidad mediante el uso de la energía eléctrica. Esto permitió evitar las complicaciones de diseño inherentes a los sistemas hidráulicos y una mayor flexibilidad de manejo. Una vez que estuvo definida la idea básica del avión, el último desafío fue encastrar un motor tan grande como el BMW 139 en un fuselaje tan pequeño y compacto como el del Fw 190.

Créditos: Dominio Público - US Air Force - Dominio Público - Imperial War Museum Duxford - By Artksaahorse - Own work, CC BY-SA 4.0 - Claus Altmeyer - Own work, CC BY-SA 4.0



DISEÑO DE AVANZADA

Cockpit del Fw 190D-9, uno de los cazas mejor equipados de la Segunda Guerra y el primero con control electrónico de armamento y flaps.



PRODIGIO DEL DISEÑO Los escapes del motor BMW 801 a los costados de la nariz, por debajo del promontorio que ocultaba las ametralladoras MG 131, que disparaban a través de la hélice.



PLANTA MOTRIZ

El poderoso motor BMW 801D de un Fw 190.

CAMALEÓN DE COMBATE

Cuando el Fw 190A-3 estuvo operativo, comenzó una práctica que después se convirtió en usual en las *Jagdgeschwaders* (alas de combate) alemanas: los aviones podían ser modificados para distintas misiones mediante kits de conversión sobre el terreno (*Rüstätze*) o bien kits realizados en fábrica (*Umrüst-bausätze*). Así, un caza de superioridad aérea podía convertirse fácilmente en un veloz cazabombardero, en un escurridizo aparato de reconocimiento o en un poderoso destructor de bombarderos. La lista de versiones R y U fue larga para cada modelo. En julio de 1942 la serie Fw avanzó un paso más con la introducción del modelo A-4: llevaba nueva electrónica en forma de radio, mejores equipos de navegación y no sólo se quitó el limitador de potencia y se añadieron nuevos métodos de refrigeración controlables por el piloto (dando rienda suelta a los 1750 caballos del BMW 801D-2), sino que además se dotó a dicho motor de la posibilidad de adaptar el sistema de inyección de metanol-agua MW50, con el que el BMW llegaba hasta los 2100 hp.

EN ACCIÓN TEATROS DE OPERACIONES

Una de las intervenciones clave de los Fw 190 fue la misión de Donnerkeil, en la que la aviación alemana logró sacar dos acorazados de la marina del puerto de Brest, Francia.

FW 190

GUARDIANES DE FUEGO

El Fw 190 constituyó un nuevo paradigma dentro de la aviación alemana. Una pasada del nuevo avión podía ser mortífera, lo que quedó en evidencia en una de las operaciones más importantes de la guerra, en febrero de 1942. Fue denominada Operación Cerberus por la marina y Donnerkeil por la aviación. El objetivo era sacar los acorazados Scharnhorst y Gneisenau, así como el crucero pesado Admiral Hipper, del puerto de Brest, en la Francia ocupada, donde eran continuamente bombardeados por la RAF.

Durante toda la operación, los Fw 190A-2 ofrecieron una cobertura aérea impecable y provocaron graves daños al aparato británico que intentó atacar a los buques alemanes. Adolf Galland tomó el mando de las operaciones de caza y diseñó un sistema de escolta en turnos rotati-

vos en los cuales 16 cazas deberían orbitar permanentemente sobre los cruceros alemanes y sus buques de apoyo, siguiéndolos en su curso noroeste. Ocho de los cazas sobrevolarían la flota alemana a baja altura y la otra mitad, unos dos mil metros por encima.

Los británicos podían lanzar a la batalla un máximo de 400 aviones, en su mayoría bombarderos Vickers Wellington, Spitfire, Hurricane y algunos Typhoon, que todavía no era un avión plenamente operativo. También existía un pequeño escuadrón de Whirlwinds, dedicado a atacar a los mercantes alemanes del canal, que podría sumarse.

Comienza la batalla

Finalmente, y en medio de un gran secreto, la flota alemana levó anclas de Brest la noche del 11 de febrero de 1942. A la mañana siguiente se alzaron en vuelo los primeros avio-



CAPTURADO

Un Fw 190A-4 con las insignias de la Luftwaffe fuera de lugar y tamaño, utilizado por los aliados para confundir a los alemanes.

nes alemanes, con estrictas directivas de mantener absoluto silencio hasta escuchar la orden de Galland. Tres horas después de comenzada la misión, los ingleses detectaron a la flota alemana y su escolta. Sin embargo, la respuesta británica fue lenta y tardó en efectuar un ataque.

Galland envió la orden y permitió a los cazas la comunicación radial. Pronto arribaron a la escena los primeros aviones de la RAF y la Fleet Air Arm: seis torpederos Swordfish escoltados por Spitfires. Inmediatamente se trabaron en lucha con los Bf 109 del JG-2 y Fw 190 del JG-26. Poco después, el crucero pesado Prinz Eugen abrió fuego con sus cañones de 150 y 37 mm contra los biplanos aliados que efectuaban su larga carrera para apuntar sus torpedos y fueron

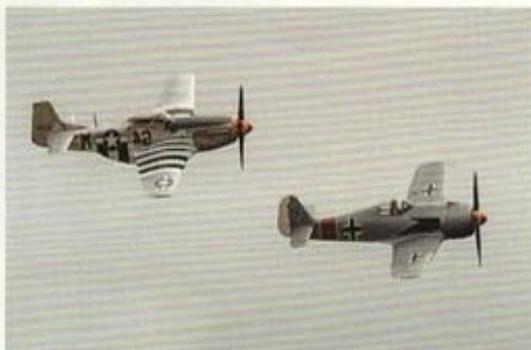
Crédito Dominio Público - National Museum of the USAF - Captura de vídeo - Dominio Público - Archivo de la Luftwaffe



eliminados rápidamente. Enseguida los aviones británicos fueron atacados frontalmente por siete Fw 190. Fueron las primeras maniobras de una batalla aérea que siguió hasta la oscuridad, cuando cesaron las actividades en ambos bandos.

Las pérdidas británicas sumaron 43 aparatos: 17 cazas, 20 bombarderos de la RAF y la escuadrilla completa de seis Fairey Swordfish del Arma Aérea de la Flota. Las pérdidas alemanas fueron tres Fw 190 y un Bf 109.

Otra recordada operación desarrollada por los Fw 190 fue en octubre de 1943, cuando diezmaron una formación de bombarderos de la Octava Fuerza Aérea de Estados Unidos en un ataque diurno sobre Regensburg y Schweinfurt, con un amplio saldo a favor de los germanos.



ENEMIGOS ÍNTIMOS Un Fw 190 y un P-51 Mustang, los cazas más letales del teatro de operaciones europeo, vuelan juntos en una exhibición.



OTRAS MISIONES DE LOS FW 190

ARDENNES

En la ofensiva de Ardenas, a partir del 16 de diciembre de 1944, el ataque alemán integrado en parte por los Focke Wulf logró destruir numerosos aviones británicos y estadounidenses, aunque no provocó la cantidad de bajas prevista.

CAMPAÑA RUSA

El Focke Wulf fue utilizado en un papel de bombardero-combatiente en apoyo de las fuerzas terrestres principalmente durante la campaña en Rusia, en el verano de 1941. No obstante, la llegada del invierno ruso acabaría pronto con los planes de invasión.

OFENSIVA DE KURSK

Junto a los Hs-129, y usando bombas de fragmentación SD-1 y SD-2, los Fw 190A-4 actuaron también como avión de apoyo cercano durante la ofensiva de Kursk, entre julio y agosto de 1943.

FRANCIA

Oficialmente, la primera escuadrilla de Fw 190 en su versión Dora 9 se constituyó en Francia en octubre de 1944, operando contra el estuario del río Orne y las ciudades de Caen, Lisieux, Evreux y Avranches. Derribaron más de 100 aviones aliados.

NORTE DE ÁFRICA

Entre noviembre de 1942 y mayo de 1943, Fw 190 prestaron servicio en el norte de África. Muchos de ellos escoltaron a los convoyes del Eje o bien atacaron las líneas de suministros anglo-estadounidenses entre Argelia y Túnez.

CIFRAS Y DATOS CLAVE DEL FW 190



NARIZ LARGA

La variante del Fw 190 más inusual fue el modelo D (1944-1945), apodado *Langnese* ("nariz larga"). En lugar del motor BMW radial refrigerado por aire, el *Langnese* estaba dotado de un Junkers Jumo 213 de 12 cilindros refrigerado por líquido. Esto lo hacía eficaz también a una gran altitud, el único déficit que tenía hasta entonces.

6550

APARATOS DEL FOCKE WULF 190A-8 FUERON PRODUCIDOS ENTRE MARZO DE 1944 Y MAYO DE 1945. FUE LA VERSIÓN MÁS FABRICADA.

20.087

AVIONES FW 190 FUERON CONSTRUIDOS ENTRE 1939 Y 1945, PARA CADA UNA DE SUS VERSIONES. LA CIFRA INCLUYE 86 PROTOTIPOS.

FW 190

1993

FUE EL AÑO EN QUE RESCATARON UN FW 190D-9 DEL LAGO SCHWERIN Y LO TRASLADARON AL LUFTWAFFEN MUSEUM DE ALEMANIA.

12

ASPAS TENÍA EL VENTILADOR MONTADO EN FRENTE DEL MOTOR DEL FW 190A-8, LO QUE PERMITÍA UN ADECUADO ENFRÍAMIENTO DE LOS CILINDROS.



TIRAS DE PAPEL

En 1943, los bombarderos aliados comenzaron a usar tiras de papel de aluminio para interferir con el radar alemán. Durante un corto periodo de tiempo, el uso de los combatientes nocturnos de dos plazas equipados con radar fue interrumpido y los monoplanos de combate diurno fueron desplegados por la noche por encima de aquellas ciudades en riesgo de ser bombardeadas.



UN LUGAR DE HONOR MERECE EL TENIENTE OTTO KITTEL, EL CUARTO MÁXIMO AS DE LA LUFTWAFFE, DE CUYAS 267 VICTORIAS AÉREAS, UNAS 220 LAS LOGRÓ CON AVIONES FW 190A-4 Y FW 190A-5.

Credito: Von-Kage - Eigenes Werk, OFEL - Source, Fair use



43

AVIONES BRITÁNICOS FUERON BARRIDOS POR LOS FW 190 CUANDO INTENTABAN IMPEDIR QUE LOS ACORAZADOS GERMANOS EVACUARAN BREST EN LA OPERACIÓN DONNERKEIL.



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



FW 190A-8

Es considerado por muchos como el caza alemán más destacado que actuó en la Segunda Guerra Mundial y se ganó un merecido respeto en los cielos de Europa. Con más de 20.000 aparatos construidos, fue una auténtica pesadilla para sus enemigos.



ENTREGAS DE LA COLECCIÓN

Spitfire Mk Vb // P-51B Mustang // Halifax B Mk III // Messerschmitt Bf 109F-4 // Wellington Mk X // Mitsubishi A6M Zero
// F4U-1D Corsair // Ilyushin Il-4 // **Fw 190A-8** // P-47D Thunderbolt // G4M Betty // Hurricane Mk IIB
Heinkel He 177 // Dewoitine D.520 // P-40B Warhawk // Whitley Mk V
Lavochkin La-7 // B-29 "Enola Gay" // F6F Hellcat // Ju 88 A-4

luppa

ISBN 978-84-17019-54-9



9 788417 019549

© 2017 Luppa Solutions S.L. Todos los derechos reservados.

Todas las entregas son parte de la colección "Aviones de la Segunda Guerra Mundial".

Prohibida su venta por separado. Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio. Desarrollo editorial: almaceneditorial.com

Hobbies Belgrano



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



MITSUBISHI A6M ZERO

luppa

Hobbies Belgrano

SUMARIO

- 4-5.** **INFOGRAFÍA**
ANÁLISIS DE LA LEYENDA
Detalles del Mitsubishi A6M Zero, el más célebre de los aviones caza japoneses que actuara durante la Segunda Guerra Mundial.
- 6-7.** **HISTORIA**
PROTAGONISTA DE UN ATAQUE CRUCIAL
El A6M Zero tuvo una decisiva participación en la ofensiva sobre Pearl Harbor de diciembre de 1941, en la que compartió los cielos con bombarderos de la Armada Imperial del Japón.
- 8-9.** **LÁMINA CENTRAL**
UN SIMBOLO NIPÓN
Presente en casi todos los combates aéreos contra Estados Unidos en el Pacífico, el A6M Zero se convirtió en el más famoso de los aviones nipones de la Segunda Guerra Mundial.
- 10-11.** **EVOLUCIÓN**
LOS CAMBIOS DE UN GRANDE
En sus seis años de vida, el A6M Zero tuvo más de quince modelos. Desde el A6M1 hasta el A6M8, un repaso por las diferentes modificaciones del caza japonés.
- 12-13.** **EN ACCIÓN**
INVENCIBLES DEL PACÍFICO
China, Filipinas y Pearl Harbor fueron tres teatros de operaciones donde los A6M Zero cosecharon grandes victorias para los japoneses.
- 14-15.** **MISCELÁNEAS**
CIFRAS Y DATOS CENTRALES DEL A6M ZERO
Qué significa la sigla A6M. Qué sucedió en 1942 con una de estas poderosas aeronaves. Cuántas se fabricaron durante la Segunda Guerra Mundial.

LEYENDA NIPONA El Mitsubishi A6M3 fue el caza embarcado más poderoso de la primera mitad de la Segunda Guerra, de excepcional maniobrabilidad y largo alcance.



A6M ZERO LA LEYENDA JAPONESA

Este caza fue durante los primeros años de la Segunda Guerra Mundial el amo indiscutido de los combates aéreos del Pacífico. Participó en el ataque a Pearl Harbor y su declinación llegó tras la batalla de Midway.

Hobbies Belgrano

Aviones de la Segunda Guerra Mundial

© 2017 Lupp Solutions S.L. Todos los derechos reservados. www.luppasolutions.com

Desarrollo editorial para Lupp Solutions: almaceneditorial.com

Impreso en China. - Importador: S.A. LA NACIÓN, Zepita 3251, CABA.

Título: Mitsubishi A6M Zero - Crédito foto de tapa: Alamy Latinstock

ISBN: 978-84-17019-51-8

Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida o memorizada en sistemas de archivo o transmitida de cualquier forma o medio electrónico, mecánico, a través de grabaciones u otros sistemas en uso y futuros, sin explícita autorización escrita por parte del editor.

Este fascículo va acompañado de una réplica a escala en material die cast.

MODELO PARA COLECCIONISTAS. NO ES ACONSEJABLE PARA MENORES DE 14 AÑOS.

Créditos: AirwoPhotoal from Hertfordshire, UK - CC BY-SA 2.0 - Archivo personal de Hans Vothak - hansvothak.com



Utilizado por el Servicio Aéreo de la Armada Imperial del Japón desde 1940 hasta 1945, el Mitsubishi A6M Zero fue uno de los aviones caza más poderosos de la Segunda Guerra Mundial. Esto se debía a su excepcional maniobrabilidad, su muy largo alcance -con una autonomía de vuelo cercana a los 3100 kilómetros-, su bajo peso, su decisiva participación en los ataques a Pearl Harbor y una proporción jamás igualada de victorias aéreas en sus primeros tiempos de actividad.

El Mitsubishi A6M Zero era un caza naval de estructura metálica y alas bajas en voladizo, ligeras y a la vez macizas. Monoplaza, tenía un tren de aterrizaje triciclo retráctil con parantes anteriores que se introducían en el vientre del ala, ruedas anteriores provistas de frenos hidráulicos y ruedas de cola

que giraban mediante un control; el motor, que en sus inicios fue un Zuisai 13 de 780 hp, luego sería reemplazado por un Nakajima Sakae 12 de 980 hp.

Su bautismo de fuego oficial tuvo lugar el 13 de septiembre de 1940, cuando trece aviones comandados por el teniente Saburo Shindo atacaron por sorpresa a varios cazas de las Fuerzas Armadas de China y abatieron todas las unidades enemigas sin que se registrara ninguna baja en el bando nipón. Luego llegaron otros éxitos importantes, como Pearl Harbor y Filipinas, que le permitieron al Mitsubishi A6M alcanzar una espectacular proporción de victorias de 12 a 1.

Esta casi invulnerabilidad lo convirtió en el amo indiscutido de los aires del Pacífico, hasta que en junio de 1942 la célebre batalla de Midway empezó a marcar su ocaso. A partir de allí ya nada sería igual para los A6M Zero. Menos aún para los japoneses.

EL PADRE DE LA CRIATURA

El diseño del Mitsubishi A6M Zero fue realizado por Jiro Horikoshi, uno de los más grandes ingenieros aeronáuticos japoneses de la historia. Nació en Fujioka en junio de 1903, fue no solo el creador del célebre Mitsubishi, sino también de la gran mayoría de los cazas que utilizara la Armada Imperial del Japón en sus batallas del Pacífico en la Segunda Guerra Mundial.

Más allá de la muy estrecha relación que lo ligara al conflicto bélico mundial, Horikoshi fue desde los inicios un fuerte opositor a la Segunda Guerra, a la que consideraba una contienda inútil. Sus memorias, publicadas en Japón en los primeros meses de 1970, dan testimonio de ese rechazo bélico así como también del desarrollo del Mitsubishi A6M, sin duda, el más famoso de sus diseños.



JIRO HORIKOSHI

Creador del Zero y uno de los más grandes ingenieros aeronáuticos japoneses de la historia.

AGM ZERO ANÁLISIS DE LA LEYENDA

HISTORIA

Avión caza embarcado de la Armada Imperial japonesa. Totalmente metálico, de ala baja, tren de aterrizaje retráctil y motor en estrella. La variante AGM3 apareció a principios de 1942 con unidades basadas en tierra. Era apto para el combate a baja altitud. Luego se destacó en las batallas de Guadalcanal combatiendo contra los poderosos F4F y los P-38 de los EE.UU.

Su creador

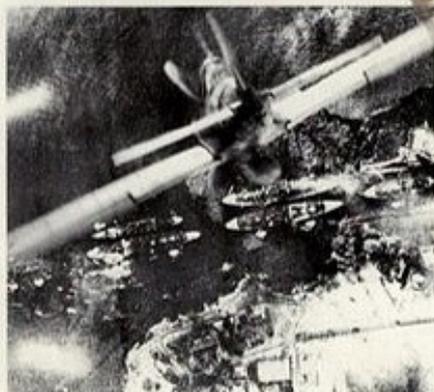
Jiro Horikoshi (1903-1982)

Fabricado por Mitsubishi con el equipo de diseño de Jiro Horikoshi, ingeniero japonés, tuvo su bautismo de fuego en la guerra chino-japonesa. A partir de ahí pasó a ser el principal avión de la armada aeronaval japonesa. Tenía un diseño sencillo pero robusto, con un fuselaje revestido por láminas de 0,5 mm. Estaba bien armado y era a su vez muy maniobrable.



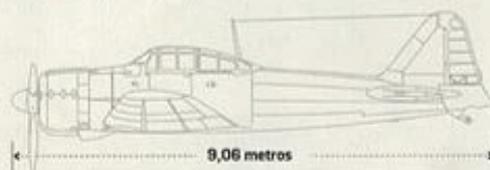
EL ATAQUE A PEARL HARBOR

Se produjo la mañana del domingo 7 de diciembre de 1941. Más de 300 aviones japoneses atacaron la base aeronaval de EE.UU. desde seis portaviones apostados en el Pacífico. Se ocasionaron daños a ocho acorazados, cuatro de los cuales se hundieron. Además fueron hundidos tres cruceros y tres destructores. Se perdieron más de 180 aeronaves y murieron 2400 norteamericanos. De los 80 Zero que despegaron, sólo se perdieron nueve aviones.

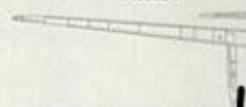


Dimensiones técnicas

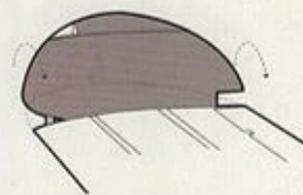
Longitud >



Altura >



EL AVIÓN



Para facilitar su maniobrabilidad en los portaviones, sus **alas** eran abatibles.

Soporte del mástil de **antena**. El AGM dispo de un equipo de radio receptor/transmisor

Hélice metálica de tres palas.



Bomba de 250 kg

Era la más pesada que podía transportar. Fue la utilizada para las misiones suicidas.



Bomba d
Transport
bajo los p

Ficha técnica



País de fabricación: **Japón**

Cantidad fabricada: **11.000** (incluye todas las va



Tipo:
caza embarcado



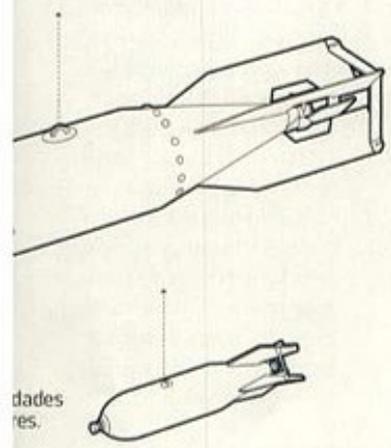
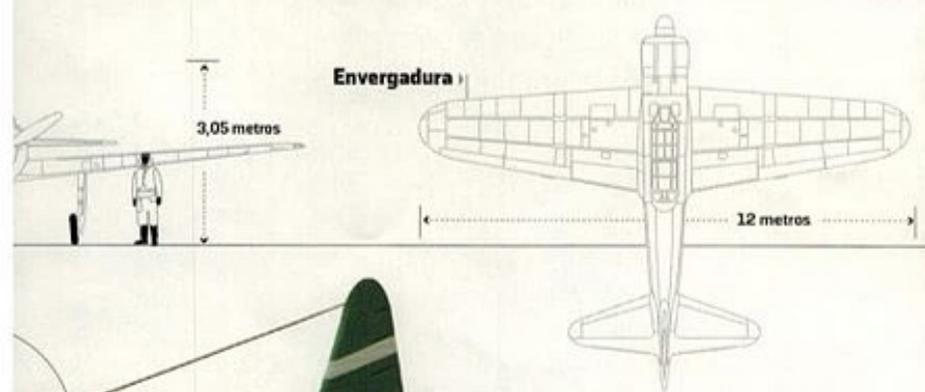
Peso vacío:
1807 kg



Peso al despegue:
2544 kg

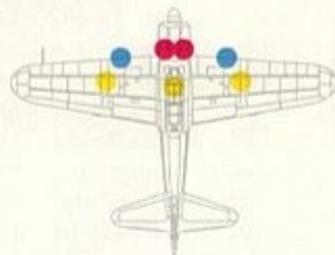


Velocidad máxi
545 km/h



Armamento

- 2 ametralladoras tipo 97 de 7,7 mm
- 2 cañones Tipo 99 de 20 mm
- 2 bombas de 60 kg o 1 de 250 kg



Rango de acción:
3105 km

Techo máximo:
11.050 m

Motor:
Nakajima Sakae 21

Potencia:
1130 hp

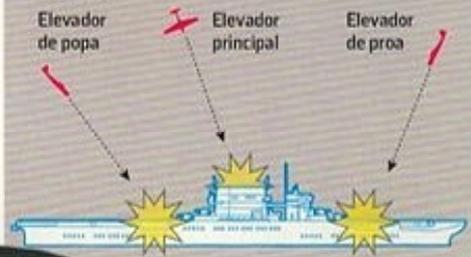
LOS KAMIKAZES

El Zero vs. los navíos de guerra

Para impedir el avance de la flota aliada a las costas japonesas, los pilotos nipones comenzaron a estrellar sus aviones contra la estructura de los barcos. Cargados con una bomba de 250 kg, infligieron graves daños a la armada aliada. Según el barco en el que debían impactar disponían de varias tácticas de ataque.

Portaviones

Eran los principales blancos. Los Zero se disponían en formación de tres aviones y cada uno tenía el blanco fijado sobre la estructura del buque.



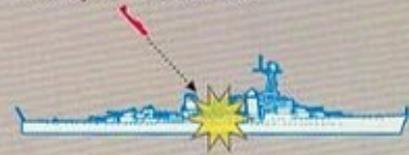
Acorazados y cruceros

El punto elegido generalmente era la base del puente de mando.



Destructores

En un punto cualquiera entre el puente de mando y el centro de la nave.



Barcos hundidos

Portaviones	3
Destructores	14
Buques de asalto anfibios	9
Otros	23
Total	49

HISTORIA DE UN COMBATE ÚNICO

El Mitsubishi A6M tuvo una participación clave en la ofensiva sobre Pearl Harbor en diciembre de 1941. Equipado con dos ametralladoras y dos cañones, aseguró el dominio aéreo de la Armada Imperial del Japón en la sorpresiva incursión sobre la flota estadounidense.

A6M ZERO PROTAGONISTA DE UN ATAQUE CRUCIAL

Era la mañana del domingo 7 de diciembre de 1941 en el lejano archipiélago de Hawái, en medio del océano Pacífico. En las aguas

mansas de Pearl Harbor descansaba gran parte de la Flota del Pacífico de Estados Unidos compuesta, entre otros buques, por ocho acorazados y ocho grandes cruceros. El cielo limpio y la ausencia de viento presagiaba un día de sol pleno y mar calmado. De pronto, sin que ningún estadounidense pudiera preverlo, cientos de aviones de la Armada Imperial del Japón comenzaron a sobrevolar las islas. Minutos después, un apocalipsis de bombas y todo tipo de municiones se desataba sobre la

flota anclada. A pesar del volumen de fuego, el objetivo era preventivo: los nipones aspiraban a impedir la acción de las tropas estadounidenses destinadas a contrarrestar los ataques que Japón estaba planeando

realizar en el sudeste asiático. El ataque sorpresivo de los nipones hundiría una decena de barcos, dañaría seriamente otros tantos, cobraría la vida de casi 2500 marinos y llevaría a Estados Unidos a declarar la guerra al Japón.

Ataques letales

Llevada a cabo en sucesivas oleadas de ataques, la incursión japonesa

sobre Pearl Harbor fue protagonizada por 353 aeronaves que despegaron desde seis portaviones e incluían cazas, torpederos y bom-

ATAQUE COORDINADO

El ataque a Pearl Harbor fue realizado con 353 aeronaves que despegaron desde seis portaviones e incluían cazas, torpederos y bombarderos.

PORTAVIONES SHOKAKU El Shokaku y su buque gemelo Zuikaku, de la 5ª División de Portaviones, llevaron los A6M Zero que atacaron Pearl Harbor.

Créditos: Dominio Público - By U.S. Navy • Dominio Público



CAOS EN PEARL HARBOR

El USS Shaw explota en medio del ataque sorpresa de los bombarderos y los cazas japoneses, que hundió diez naves y mató a 2500 marinos.



barderos. Dentro de esa gran flota ofensiva actuaron de manera decisiva los Mitsubishi A6M, los primeros en despegar. Su misión consistía en proteger a los bombarderos y obtener el dominio de los cielos. Resultaron letales con sus ametrallamientos y aseguraron el control aéreo en la batalla. Muchos de los 390 aviones que tenían los estadounidenses fueron inutilizados directamente en tierra, antes de despegar, pero una gran parte de los que lograron entrar en combate fueron derrotados por los Mitsubishi.

La participación de los A6M en la ofensiva sobre Pearl Harbor se produjo esencialmente durante la primera oleada de ataques, liderada por el comandante Mitsuo Fuchida, que se integró también con bombar-

deros Nakajima B5N y Aichi D3A que lanzaron bombas perforantes de 800 kilos y torpedos Tipo 91. Armados con dos ametralladoras de 7,7 milímetros y dos cañones de 20 milímetros, los Mitsubishi iniciaron su incursión a las 7.40 a. m. y centraron sus objetivos sobre el aeródromo de Hickam y el campo de Wheeler, la principal base de aviones que los estadounidenses tenían en Hawái. Los daños que sufrieron los norteamericanos en estos ataques fueron catastróficos.

La actuación de los A6M Zero en Pearl Harbor marcó un hito fundamental en su historia y comenzó a labrar una leyenda que se agigantaría en el transcurso de los siguientes años. Cientos de victorias y una indiscutida supremacía aérea hicie-



"TORA, TORA, TORA!"

El capitán Mitsuo Fuchida, un piloto experto de la Armada Imperial japonesa, fue quien dio el mensaje en clave que anunció la victoria en Pearl Harbor.

ron del Mitsubishi un avión casi invulnerable en aquellos primeros tiempos de la Segunda Guerra Mundial, hasta que en junio de 1942 un A6M capturado de manera intacta por los aliados permitió hacer un exhaustivo examen del aparato, que reveló a los estadounidenses sus debilidades. Ello, sumado a las derrotas sufridas por los Mitsubishi A6M en el combate de Midway, determinaron el principio del fin de la gloria del caza japonés, que ya para el final de la Guerra Mundial fue utilizado en operaciones kamikaze. Para ese entonces, todo parecía perdido para el Imperio del Japón. Y tras las bombas atómicas de Hiroshima y Nagasaki, la rendición japonesa significaría el adiós del legendario A6M Zero.



UN SÍMBOLO NIPÓN

El A6M Zero fue el más famoso de los aviones caza japoneses de la II Guerra Mundial y participó en casi todos los combates aéreos que el Imperio del Japón libró contra Estados Unidos en el Pacífico. Fue un símbolo inequívoco del poderío nipón en los años de la guerra.

Orbitas Alamy Labstock

**DE LARGO ALCANCE**

Con un motor de pistón radial Nakajima Sakae 12, de 980 hp, el A6M3 Zero alcanzaba los 560 km/h y tenía una autonomía de casi 3100 km.

EVOLUCIÓN EN EL AIRE

En sus seis años de vida, el Mitsubishi A6M Zero tuvo 16 modelos. Desde el A6M1 de los comienzos hasta el A6M8 que marcó el final de la intervención del avión en el conflicto, un repaso por las diferentes modificaciones que fue sufriendo el caza japonés.

A6M ZERO LOS CAMBIOS DE UN GRANDE

Desde su primer vuelo en abril de 1939 hasta ser retirado en 1945 tras el final de la guerra, el Mitsubishi A6M tuvo 16 modelos.

El primero fue el A6M1, del que se fabricaron dos prototipos con motores Mitsubishi Zuisai que fueron los que volaron en las pruebas y pusieron de manifiesto las excepcionales prestaciones del nuevo caza, que alcanzó velocidades cercanas a los 500 km/h y se mostró ideal para el combate aéreo cerrado, un escenario en el que sería prácticamente invencible durante casi cuatro años.

Las nuevas versiones

La necesidad de conseguir mayor potencia llevó al desarrollo del A6M2 Modelo 11, impulsado por un motor Sakae de 940 hp. Ya armado con dos cañones de 20 mm en las alas y dos ametralladoras de 7,7 mm, este nuevo modelo incorporó un larguero trasero reforzado. Poco después, los A6M2 en sus modelos 21, K y N tuvieron pequeñas modificaciones en la envergadura de las alas y se les agregaron flotadores, tanto en la zona principal como en los laterales, para mejorar así el acuatizaje.

Más tarde, el A6M3 agregó importantes novedades que hicieron del Mitsubishi un avión aún más potente y mejor armado, con motores Sakae 21 de 1130 hp y una mayor cantidad de municiones para sus cañones de 20 mm. Además, el diseño tuvo ligeros cambios, con puntas cuadradas en las alas que mejoraron la aerodinámica general. Estas puntas alares volvieron a ser modificadas en la versión A6M5 Modelo 52, que regresó a los diseños redondeados y le sumó más potencia al avión en su despegue.

El A6M6 intentó seguir mejorando la potencia del motor Sakae y sumó depósitos alares autosellantes. Tras eso, el A6M7 tuvo tres versiones que adaptaron al caza para lograr bombardeos en picado sobre pequeños portaviones con bombas de 250 kilogramos, al tiempo que se le agregaron soportes bajo las dos alas para depósitos de 350 litros de combustible cada uno. Finalmente, el A6M8 buscó mejorar la potencia con un motor Kinsei 62 de 1560 hp, con el que no solo logró trepar hasta los 6000 metros en apenas 6 minutos y 50 segundos (casi medio minuto más veloz que en las primeras versiones del avión), sino además alcanzar velocidades máximas de 573 km/h.

GLORIA Y DECLIVE

El Mitsubishi A6M Zero, concebido como un caza embarcado, realizó sus primeras pruebas de vuelo entre abril y mayo de 1939. Luego de esa etapa, fue dueño absoluto de los cielos en los primeros años de la Segunda Guerra Mundial, con destacadas victorias contra rivales de diverso tipo. Sin embargo, a partir de 1943 empezó a ser derrotado por una nueva generación de muy potentes cazas estadounidenses, como el Grumman F6F Hellcat. Ese paulatino declive se hizo aún más notorio en el final de la guerra internacional, ya que los japoneses nunca pudieron poner en servicio un caza de diseño más moderno, por lo que los A6M debieron seguir combatiendo en condiciones de clara desventaja.

Credit: Alamy Latinstock - Kivir from Alameda, California, USA - CC BY 2.0



MOTOR RADIAL

El A6M3 era propulsado por un motor Sakae 21 de 1130 hp.

CUESTIÓN DE PESO

El bajo peso fue una de las características salientes del Mitsubishi A6M, lo que favorecía no solo el ascenso en trepada del avión, sino muy especialmente su maniobrabilidad. Este peso limitado se destacó en especial en los primeros modelos de la serie, que no tenían blindajes para el piloto ni depósitos de combustible autosellantes. Recién en el modelo A6M5, ya muy avanzada la Segunda Guerra Mundial, se introdujo este blindaje y este tipo de autosellado, lo que condujo a un aumento del peso total del avión.

Por otro lado, el piloto se ubicaba en un compartimiento de dimensiones bastante pequeñas que resultaban adecuadas para un japonés pero hubieran sido insuficientes para un occidental. Esta cabina tenía una perfecta visibilidad que podía mejorarse incluso con el ascenso del asiento del piloto, situación que solía producirse en las maniobras de despegue y aterrizaje. La posibilidad de ascender el asiento se lograba gracias a que el techo del compartimiento era corredizo, por lo que durante las maniobras de despegue y aterrizaje se abría totalmente.

CABINA A MEDIDA El *cockpit* del Mitsubishi A6M Zero estaba diseñado para el piloto japonés, de menor contextura que el occidental, con un asiento austero que se podía elevar al momento del despegue para mejorar la visibilidad.

EN ACCIÓN TEATROS DE OPERACIONES

En un comienzo, los Mitsubishi A6M Zero no tuvieron rivales. China, Pearl Harbor y Filipinas fueron muestras de su absoluta superioridad sobre los aviones enemigos. La batalla de Midway marcaría el final de esa historia.

A6M ZERO INVENCIBLES DEL PACÍFICO

Como no sucediera con ningún otro avión a lo largo de la Segunda Guerra Mundial, el Mitsubishi A6M Zero cargó sobre sus alas la suerte bélica de toda una nación. El éxito inicial de Japón en la contienda mucho tuvo que ver con las incontables victorias de su avión insignia en los primeros años de la década del cuarenta. Y su derrota final también estuvo ligada al declive de los Mitsubishi, cuando los estadounidenses desarrollaron nuevas aeronaves que inclinaron la balanza en las batallas aéreas.

Los primeros combates del Mitsubishi A6M Zero tuvieron lugar sobre cielos chinos en 1940, enfrentando a los cazas I-16 y Gladiator de la Fuerza Aérea de China. Su misión en ese momento fue escoltar a varios bombarderos japoneses y el éxito fue rotundo, ya que la superioridad de los Mitsubishi fue absoluta. En esa primera incursión sobre China se

empezaron a escribir las páginas de gloria del más famoso de los cazas japoneses de toda la historia.

El ataque sorpresivo

En diciembre de 1941 llegó el momento del súbito ataque a Pearl Harbor. La incursión fue realizada en varias oleadas y el Mitsubishi fue el encargado de asegurar la superioridad aérea de los japoneses, ametrallando objetivos en tierra y combatiendo contra los aviones norteamericanos que lograron despegar en esa mañana. Así dejó a la flota estadounidense con enormes pérdidas. Otra vez, como en China, el éxito de los Mitsubishi fue contundente y afianzó la idea de su dominio absoluto de los cielos en el Pacífico.

Tras Pearl Harbor llegó el tiempo del ataque japonés en Filipinas, en el que los A6M Zero destruyeron por completo a los B-17 y los P-40 de la Fuerza Aérea de Estados Unidos. Perplejos, los aliados asistían a la derrota de sus aviones a manos de



un rival que les resultaba invencible. Victoria tras victoria, los Mitsubishi arrasaron a sus enemigos no solo en Filipinas, sino también más tarde en Malasia, las Islas Salomón y Java, aniquilando aviones de gran poderío como los Brewster Buffalo, el primer caza monoplane que incorporaran las Fuerzas Armadas de Estados Unidos. Nada parecía ofrecerles oposición a los Mitsubishi en aquellos primeros años de la Segunda Guerra Mundial.

Sin embargo, las cosas comenzaron a cambiar cuando los estadounidenses reemplazaron a los Brewster

Créditos: dominio Público - U.S. Navy - Museum of Naval Aviation - Synartus - CC BY-SA 3.0



CAZA EMBARCADO

Un Mitsubishi A6M3 con tanque suplementario de combustible se prepara para despegar desde el portaviones Akagi, uno de los seis que participaron en el bombardeo a Pearl Harbor.



Buffalo con los Grumman F4F Wildcat, un caza embarcado muy poderoso que tuvo decisiva participación en las batallas del mar del Coral y Midway, inclinando la balanza en su favor en detrimento de un Mitsubishi Zero que por primera vez empezaba a verse vulnerable. A partir de allí, las derrotas del caza japonés se fueron sucediendo una tras otra, de manera inexorable. Y su caída terminaría siendo también la del Imperio del Japón, que se rendiría en 1945 luego de que Estados Unidos masacrara Hiroshima y Nagasaki al lanzar dos bombas atómicas.



PENÚLTIMO El A6M7 fue el penúltimo modelo que se fabricó del Mitsubishi Zero. Está expuesto en el Museo Yamato, en la ciudad de Hiroshima, Japón.

LAS BATALLAS DEL FINAL

MIDWAY

En la batalla de Midway, los bombarderos aliados atacaron cuatro portaviones japoneses en los que los Mitsubishi estaban reabasteciéndose. Los japoneses perdieron 248 aviones, lo que debilitó de manera decisiva su poderío y resultó un punto de quiebre en la lucha contra las fuerzas estadounidenses.

GUADALCANAL

En Guadalcanal, en el inicio de la campaña aliada en las Islas Salomón de finales de 1942, los estadounidenses obtuvieron otra victoria importante sobre los A6M Zero. El dominio aéreo aliado se cimentó en la tarea de los poderosos Corsair y P-38.

GOLFO DE LEYTE

La batalla del golfo de Leyte, en octubre de 1944, encuentra a los A6M Zero en amplia inferioridad numérica respecto de sus rivales. Para ese entonces, los japoneses tenían ya más pilotos que aviones y el dominio aéreo del Pacífico estaba en manos de los aliados.

KAMIKAZES

A finales de 1944, los pilotos de los Mitsubishi Zero decidieron convertirse en kamikazes. Lanzaban sus aviones como si fueran bombas en caídas suicidas sobre los buques aliados.

REGRESO A LA GLORIA

En la primera mitad de 1945 los Mitsubishi se agruparon sobre las ciudades japonesas para abocarse a la defensa metropolitana y evitar los bombardeos masivos de los B-29 y B-24. La tarea devolvió algo de la gloria a los cazas japoneses, que derribaron a casi la totalidad de aquellos bombarderos aliados.

CIFRAS Y DATOS CENTRALES DEL A6M ZERO



CÓDIGO IMPERIAL

Los aviones que entraban en servicio en la Armada Imperial del Japón tenían un código de identificación. En el Mitsubishi A6M Zero, la letra "A" indicaba que era un caza embarcado, el "6" señalaba que era el sexto caza en entrar al servicio imperial y la "M" precisaba el fabricante, en este caso Mitsubishi. El último número correspondía a la versión de cada avión, que en el A6M fue del 1 al 8.



1942

FUE EL AÑO EN EL QUE EL PILOTO TADAYOSHI KOGA ESTRELLÓ SU MITSUBISHI A6M MODELO 21 EN ALASKA. LOS ESTADOUNIDENSES LO RESTAURARON Y ESTUDIARON.

3879

AVIONES A6M FUERON FABRICADOS POR MITSUBISHI A LO LARGO DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.

A6M ZERO

0,5

MM DE ESPESOR TENÍAN LAS LÁMINAS QUE REVESTÍAN EL FUSELAJE DEL MITSUBISHI, CON EXCEPCIÓN DE LAS PLANCHAS UBICADAS CERCA DEL LA SEGUNDA CUADERNA, QUE TENÍAN 1 MM.

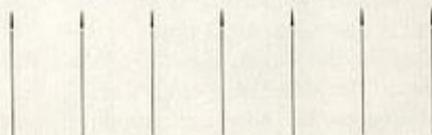
120

KILOS DE BOMBAS CARGABA LA PRIMERA VERSIÓN DEL A6M ZERO AL ENTRAR EN SERVICIO EN 1940. EL ÚLTIMO MODELO DEL CAZA AUMENTARÍA ESA CAPACIDAD A 500 KILOGRAMOS.



HIDROAVIÓN EL NAKAJIMA

A6M2 fue una variante del Mitsubishi que entró en combate en 1942. Era un hidroavión monoplaza que fue concebido para desarrollar operaciones anfibas y defender bases ubicadas en rincones remotos del Pacífico.





LA PREMONICIÓN DE UN HÉROE

"HEMOS DESPERTADO AL GIGANTE DORMIDO. SU RESPUESTA SERÁ TERRORÍFICA."
ALMIRANTE ISOROKU YAMAMOTO, TRAS BOMBARDEAR PEARL HARBOR.

Créditos De Paul Richter - CC BY-SA 3.0 - Dominio público



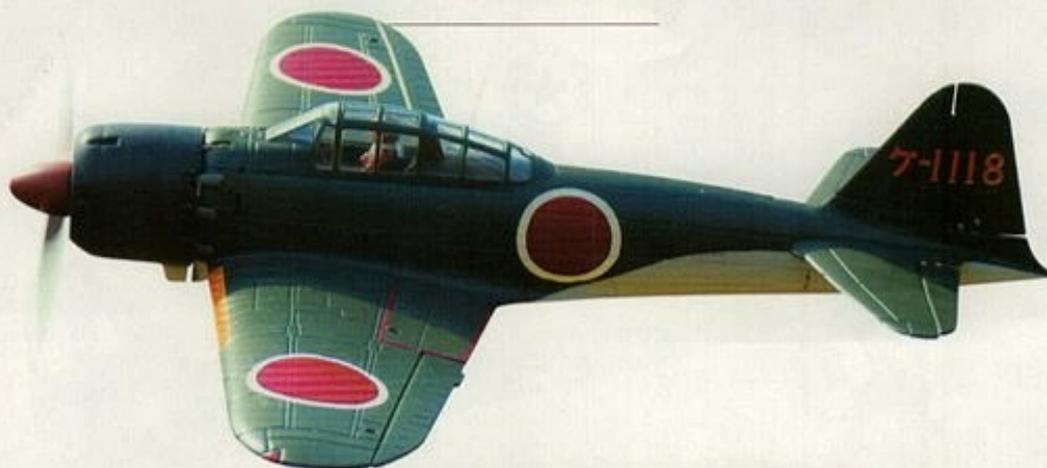
11.200

METROS ALCANZABA COMO TECHO DE VUELO
EL A6M8, LA ÚLTIMA VERSIÓN DEL MITSUBISHI
QUE NO LLEGÓ NUNCA A ENTRAR EN COMBATE.



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



— MITSUBISHI A6M ZERO —

Sus alas ligeras, el bajo peso, una gran autonomía de vuelo, una excepcional maniobrabilidad y su decisivo rol en el ataque a Pearl Harbor hicieron del Mitsubishi uno de los cazas japoneses más espectaculares de la Segunda Guerra Mundial.



ENTREGAS DE LA COLECCIÓN

Spitfire Mk Vb // P-51B Mustang // Halifax B Mk III // Messerschmitt Bf 109F-4 // Wellington Mk X // **Mitsubishi A6M Zero**
// F4U-1D Corsair // Ilyushin Il-4 // Fw 190A-8 // P-47D Thunderbolt // G4M Betty // Hurricane Mk IIB
Heinkel He 177 // Dewoitine D.520 // P-40B Warhawk // Whitley Mk V
Lavochkin La-7 // B-29 "Enola Gay" // F6F Hellcat // Ju 88 A-4

luppa

ISBN 978-84-17019-51-8



9 788417 019518

© 2017 Luppa Solutions S.L. Todos los derechos reservados.

Todas las entregas son parte de la colección "Aviones de la Segunda Guerra Mundial".

Prohibida su venta por separado. Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio. Desarrollo editorial: almaceneditorial.com

Hobbies Belgrano



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



P-40B WARHAWK

luppa

Hobbies Belgrano

SUMARIO

- 4-5.**  **INFOGRAFÍA**
LA MIRADA DEL HALCÓN
Medidas, especificaciones, armamento y *performance* de este caza de origen estadounidense que supo enfrentarse en todos los teatros de operaciones.
- 6-7.**  **HISTORIA**
UN AVIÓN NACIDO PARA PELEAR
Desde sus primeras versiones, el Curtiss P-40 mostró capacidad para el combate a media altitud. Y aguantaba tanto daño que podía atropellar enemigos en el aire.
- 8-9.**  **LÁMINA CENTRAL**
UN CAZA PARA TODOS LOS CIELOS
El P-40 fue uno de los pocos cazas en combatir en todos los escenarios de la contienda. Desde Alaska hasta el norte de África o la estepa rusa, se batió con lo mejor del Eje.
- 10-11.**  **EVOLUCIÓN**
LA IMPORTANCIA DE UN MOTOR
Las trece versiones de los P-40 se centraron en mejoras de motorización para acercarlo al desempeño de los Bf 109 y los Zero.
- 12-13.**  **EN ACCIÓN**
UN CLÁSICO DEL COMBATE AÉREO
El P-40 no reconoció limitaciones geográficas ni climáticas para operar con eficacia. Combatió con éxito en todos los teatros de operaciones de la Segunda Guerra Mundial.
- 14-15.**  **MISCELÁNEAS**
CIFRAS Y DATOS IMPORTANTES DEL WARHAWK
¿Cuántos disparos y cañonazos podía aguantar un Warhawk? ¿Cuál fue el peor enemigo de los "Tigres Voladores"? Los récords del P-40.

Aviones de la Segunda Guerra Mundial

© 2017 Lupp Solutions S.L. Todos los derechos reservados. www.luppasolutions.com

Desarrollo editorial para Lupp Solutions: almaceneditorial.com

Impreso en China. - Importador: S.A. LA NACION, Zepita 3251, CABA.

Título: P-40B Warhawk - Crédito foto de tapa: Alan Wilson - CC BY-SA 2.0

ISBN: 978-84-17019-60-0

Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida o memorizada en sistemas de archivo o transmitida de cualquier forma o medio electrónico, mecánico, a través de grabaciones u otros sistemas en uso y futuros, sin explícita autorización escrita por parte del editor.

Este fascículo va acompañado de una réplica a escala en material die cast.

MODELO PARA COLECCIONISTAS. NO ES ACONSEJABLE PARA MENORES DE 14 AÑOS.

PRIMERO DE MUCHOS Un Curtiss P-40B, la primera variante del Warhawk que voló en los teatros de operaciones de África del Norte y del Pacífico.



WARHAWK UN LUCHADOR DE LARGO ALIENTO

No fue el mejor caza aliado ni el más rápido. Pero su desempeño en África del Norte y en la guerra del Pacífico le dio un lugar en la historia grande de la aviación militar de la Segunda Guerra Mundial. Y una larga vida en el aire.

Hobbies Belgrano

Creditos: APH5139 - CC BY 2.0 - Servicio Público - Australian War Memorial



Con algo de injusticia se puede comenzar a describir al Curtiss P-40 Warhawk por lo que no fue: no fue el caza estadounidense más veloz ni el que más derribos tuvo en la Segunda Guerra Mundial, título que se lleva el P-51 Mustang. No fue el más producido: tanto el Mustang como el P-47 Thunderbolt lo superaron, aunque se llegaron a fabricar 13.738 unidades de Warhawk. Tampoco se destacó en el teatro de operaciones europeo, donde mandaron, primero, los británicos Spitfire y Hurricane y luego los estadounidenses Mustang y Thunderbolt. Ni sobresalió en *dogfight* (combate a baja altura), en el que cualquiera de los nombrados lo superaba en desempeño ante los cazas del Eje.

Sin embargo, el Warhawk se ganó

su lugar en la historia gracias a su *performance* en los demás teatros de operaciones, desde el Mediterráneo y África del Norte hasta los del Pacífico, incluidas China, la India y las islas del Pacífico Sur. Los pilotos que lo volaron en todos esos escenarios coincidieron en destacar dos virtudes del P-40: su fortaleza para recibir fuego enemigo y seguir en vuelo y su incomparable poderío para atacar en picado y a alta velocidad.

Como escolta de bombarderos y en ataque a tierra como cazabombardero, el Warhawk cumplió con creces su misión: asegurar la superioridad aérea en cada territorio donde fue desplegado. Su desempeño le aseguró una sobrevida que otros cazas similares no tuvieron: el P-40 entró en actividad en 1939 en el norte de África y voló por última vez en 1958, en la Fuerza Aérea brasileña.



CLIVE CALDWELL

As del aire de la Royal Australian Air Force, el piloto que más aviones derribó a bordo de un Warhawk (22).

LOS ALIAS DEL HALCÓN GUERRERO

Warhawk, "halcón de guerra" en inglés, fue el nombre que la Fuerza Aérea de Estados Unidos le dio al Curtiss P-40. La denominación derivaba del avión que lo antecedió, el P-36 Hawk, "halcón", un caza ligero también construido por Curtiss.

Sin embargo, otras fuerzas aéreas que lo utilizaron, como las de la Mancomunidad británica (Gran Bretaña, Australia, Nueva Zelanda y Canadá) y las soviéticas rebautizaron al P-40 como Tomahawk (variantes B y C) y Kittyhawk (variantes D y posteriores). En su versión como cazabombardero, también recibió el nombre de Kittybomber.

P-40B WARHAWK LA MIRADA DEL HALCÓN

HISTORIA

Hacia 1938 la estadounidense Curtiss-Wright Corporation decidió realizar un avión que, en vez del tradicional motor radial Wright, tuviera uno lineal refrigerado por líquido. Este tipo de planta motriz se había mostrado muy eficiente en los interceptores europeos, pues permitía un diseño más aerodinámico del área frontal. Así nació el P-40B, apodado Warhawk ("halcón de guerra").

Su creador

Don R. Berlin (1898-1982)

A sus 36 años Berlin inició una exitosa carrera en Curtiss-Wright diseñando una serie de aviones que tuvieron gran aceptación en la aviación norteamericana y mundial, como el Curtiss P-36 Hawk, el Fisher P-75 Eagle o el Curtiss P-40 Warhawk. Así, hacia finales de la Segunda Guerra, Curtiss-Wright se había convertido en el mayor fabricante de aviones del país.



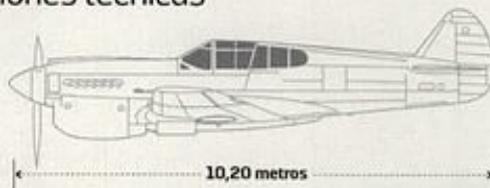
Una victoria en medio de la derrota

Entre 1941 y 1942 los P-40 fueron el principal avión de combate en el teatro del Pacífico y se convirtieron en uno de los objetivos de la Armada Imperial japonesa durante su ataque a Pearl Harbor. Una anécdota recuerda la confianza que tenían los pilotos norteamericanos en este avión. En medio del arrasador golpe nipón de la madrugada del 7 de diciembre de 1941, los pilotos George Welch y Ken Taylor, que volvían de una cena vestidos de etiqueta, llamaron por teléfono a la base de Oahu, Hawái, y ordenaron que les prepararan dos P-40 para enfrentar a los japoneses. Welch y Taylor derribaron varios cazas nipones en la primera victoria aérea estadounidense en la guerra del Pacífico.



Dimensiones técnicas

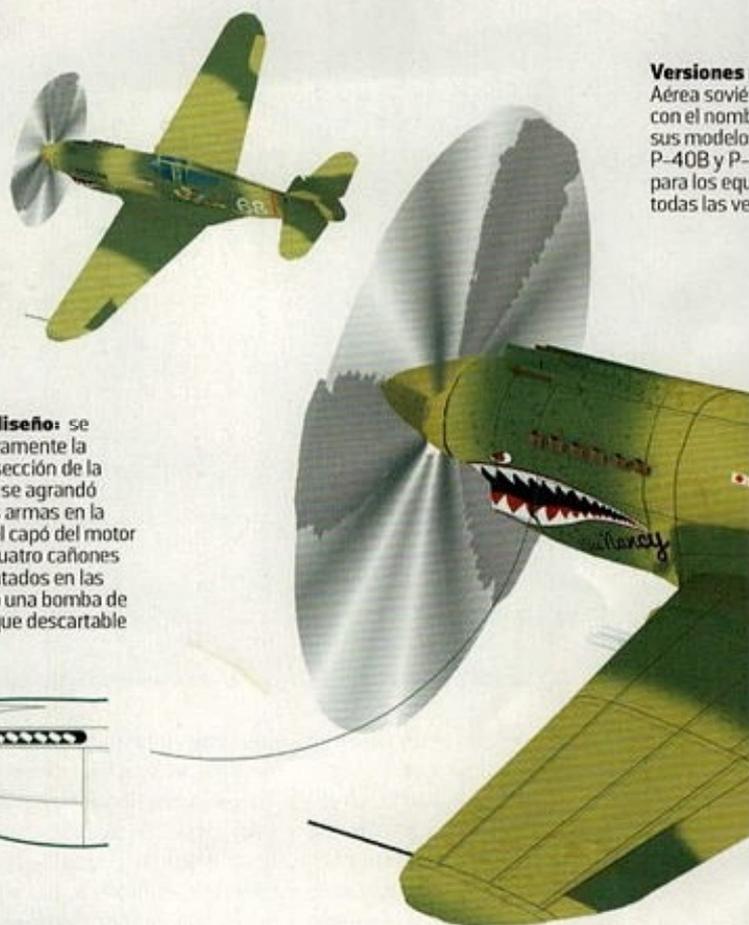
Longitud >



Altura >



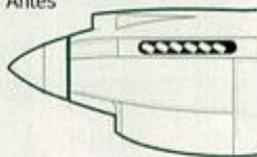
EL AVIÓN



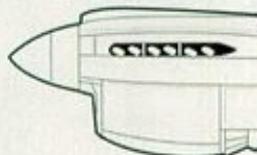
Versiones: Aérea soviética con el nombre de sus modelos: P-40B y P-40 para los equipos de todas las ve...

Cambios en el diseño: se alteró significativamente la apariencia de la sección de la nariz. El radiador se agrandó y avanzó; las dos armas en la parte superior del capó del motor se trocaron por cuatro cañones de 12,7 mm montados en las alas y se dispuso una bomba de 227 kg o un tanque descartable bajo el fuselaje.

Antes



Después



Carga adicional: podía transportar una bomba de 113,5 kg con percutor extendido y un tanque ventral de combustible con capacidad de 197 litros.

Ficha técnica



País de fabricación: **EE.UU.**

Cantidad fabricada: **13.738** (incluye todas las variantes)



Tipo: caza



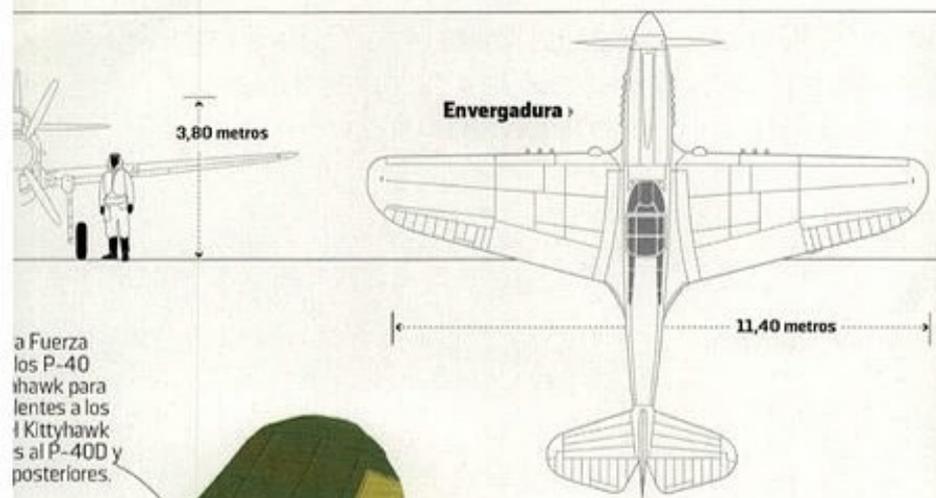
Peso vacío: 2812 kg



Peso al despegue: 4015 kg



Velocidad máxima: 552 km/h

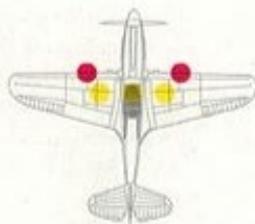


La Fuerza
los P-40
hawk para
lentes a los
Kittyhawk
s al P-40D y
posteriores.



Armamento

- 6 ametralladoras Browning M2 calibre 12,7 mm
- 907 kg de bombas



Rango de acción:
1100 km

Techo máximo:
8800 m

Motor:
lineal Allison V-1710

Potencia:
1184 hp

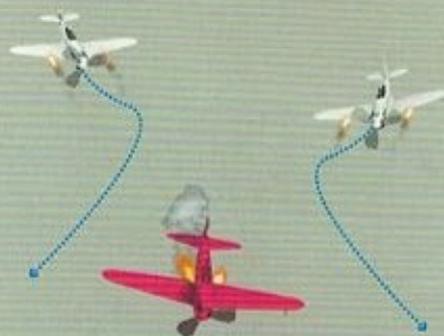
MERCENARIOS

Los "Tigres Voladores"

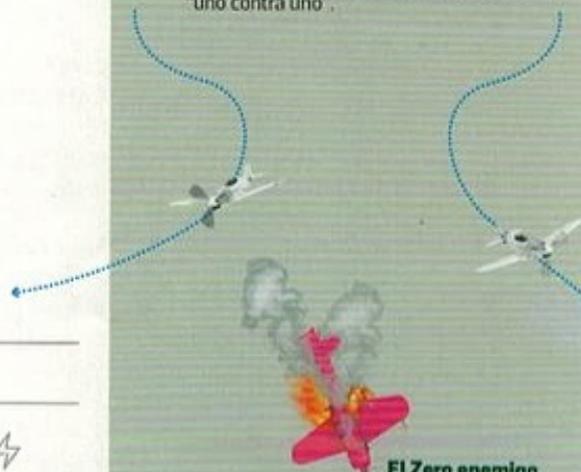
Los P-40 fueron los protagonistas de increíbles hazañas realizadas por los llamados "Tigres Voladores", el grupo de mercenarios estadounidenses que en sus aviones llevaban pintada la mandíbula de un tiburón y combatieron para la China nacionalista durante la segunda guerra chino-japonesa (1937-1945). Como el P-40 era un avión muy pesado y torpe a la hora de maniobrar, demasiado lento para el ascenso y muy rápido para caer en picada, Chennault, jefe del grupo, ideó una táctica para enfrentar a los cazas japoneses que, por el contrario, eran maniobrables pero mal blindados.

Táctica del ataque

- 1 Los "Tigres" atacaban siempre en parejas para luego desbandarse.



- 2 Volvían a unirse y disparaban al mismo objetivo. Tenían prohibido realizar duelos "uno contra uno".



HISTORIA DE UN CABALLO DE GUERRA

Desde sus primeras versiones, el Curtiss P-40 mostró capacidad para el combate a media altitud. Con los cambios de motor y diseño, probó ser inigualable en maniobras a alta velocidad. Y aguantaba tanto daño que podía atropellar enemigos en el aire.

WARHAWK UN AVIÓN NACIDO PARA PELEAR

El primer prototipo del Warhawk (designado como XP-40) tuvo su vuelo inaugural el 14 de octubre de 1938 en Buffalo, Estados Unidos, ciudad sede de la fábrica Curtiss. Fue el décimo modelo diseñado y construido por esa compañía, que se basó en el P-36 Hawk, un caza ligero utilizado por las fuerzas aliadas en los primeros meses de la Segunda Guerra Mundial.

Esta primera versión del XP-40 contaba con un motor Pratt & Whitney R-1830 Twin Wasp radial, de 14 cilindros refrigerados por aire. Tras unos primeros resultados poco alentadores, el jefe de ingenieros de Curtiss, Don R. Berlin, decidió cambiarlo por un Allison V-1710, de 12 cilindros en V refrigerados por líquido.

CLIVE CALDWELL

"El Kittyhawk podía tolerar una tremenda cantidad de castigo, maniobras violentas y acción enemiga, y pese a todo regresarnos a casa."

El V-12 tenía la misma potencia que el P&W radial (1040 hp), pero ofrecía menos resistencia al viento por su afinada área frontal. Eso dio a los ingenieros de Curtiss más margen para mejorar la aerodinámica del XP-40, que en sus siguientes versiones llevó el radiador más cerca de la nariz y

le incorporó una toma de aire para el radiador de aceite, lo que le dio su aspecto característico de tiburón trompudo.

En 1939, en una nueva prueba, el XP-40 alcanzó los 570 km/h de velocidad final con viento en contra. Con nuevos ajustes aerodinámicos, para diciembre de ese año el Curtiss P-40 llegaba a los 589 km/h y comenzaba su

producción masiva.

El Curtiss P-40B fue inicialmente concebido como un caza de persecución y se mostró ágil a baja y media altitud, pero falto de potencia

en vuelo de gran altura. Alcanzaba un techo operativo de 8800 metros, pero mostraba su mejor rendimiento a la mitad de esa altitud, con radios de giro a alta velocidad inigualables por otras aeronaves similares, aliadas o enemigas.

Con esas condiciones, el Warhawk comenzó su vida operacional a principios de 1941 en el norte de África, como parte de la Fuerza Aérea del Desierto (FAD), enfrentando a los más veloces Messerschmitt Bf 109 y Focke Wulf Fw 190 de la Luftwaffe. La desventaja técnica del P-40 y el ingreso de los Spitfire a la FAD a fines de 1941 hizo que fuera relegado a tareas de escolta de bombardero y ataque a tierra, hasta que en posteriores versiones incorporó mejoras que emparejaron la cuenta con los cazas alemanes.

Las variantes B y C del P-40, llamadas Tomahawk por la Royal Air Force, contaban con dos ametralladoras Browning AN/M2 calibre 12,70 montadas en la nariz del fuse-

Créditos: Dominio Público - Biblioteca del Congreso EEUU - Warhawkin - CC BY-SA 4.0 - Dominio Público - Smithsonian - Source



RUMBO A RUSIA Ensamblaje de Curtiss P-40 Warhawk en un lugar no identificado de Irán, que luego serían destinados a la Fuerza Aérea soviética.

laje y cuatro Browning calibre 7,62, dos en cada ala. El P-40D, renombrado Kittyhawk, eliminó las 12,70 de la nariz y las incorporó a las alas. También sumó blindajes en el motor y el cockpit, que hicieron a esta versión y las posteriores más resistentes al fuego enemigo.

Mano a mano

La fortaleza del Kittyhawk permitió a los pilotos en Asia y el Pacífico atacar de frente a los más ágiles y maniobrables cazas japoneses A6M Zero y Nakajima Ki-43 Oscar, en lugar de entablar *dogfights* a baja velocidad, en los que los nipones eran superiores.

A fines de 1942, con la entrada en operaciones de nuevas versiones del P-40, con motores Allison de 1200 hp y Packard Merlin, de 1400, los Kittyhawk ganaron en acelera-



DON R. BERLIN

Jefe de ingenieros de Curtiss-Wright, fue el creador del P-36 Hawk y de su sucesor, el P-40 Warhawk.

ción y velocidad de picado, aunque seguían adoleciendo de buena velocidad de trepada.

A favor tenían que podían tolerar bien las duras condiciones climáticas del desierto norteafricano y el calor húmedo del sudeste de Asia y el Pacífico. Además, su rango operacional era el doble del que tenían los Spitfire o los Messerschmitt Bf 109 y podían hasta aguantar colisiones en medio del aire. De hecho, hay registros de Kittyhawk que lograron derribar enemigos dándoles topetazos o tocándolos con sus sólidas alas de cinco largueros.

En palabras del as del aire australiano Clive Caldwell, el piloto con más derribos en la historia de los P-40: "El Kittyhawk podía tolerar una tremenda cantidad de castigo, maniobras violentas y acción enemiga, y pese a todo, regresarnos a casa".



TIBURÓN ENOJADO Las aspas de un P-40N, la última variante producida del Warhawk, con insignias de la RAF y nariz de tiburón, generan vórtices de vapor antes de despegar.

REVANCHA EN EL AIRE La flota de P-40B de Estados Unidos resultó casi destruida en el ataque japonés a Pearl Harbor, en diciembre de 1941. Seis meses después, arriba de los P-40B, los Tigres Voladores derribarían 286 aviones japoneses.





UN CAZA PARA
TODOS
LOS CIELOS

El P-40 fue uno de los pocos cazas en combatir en todos los escenarios. Desde Alaska hasta las Islas Salomón, desde África hasta la estepa rusa, se batió con lo mejor del Eje y salió airoso.

EVOLUCIÓN DE UN CAZA LEGENDARIO

Los P-40 nacieron como primera respuesta de Estados Unidos a los ágiles y letales cazas europeos. Sus trece versiones se centraron en mejoras de motorización para acercarlos al desempeño de los Bf 109 y los Zero.

WARHAWK LA IMPORTANCIA DE UN MOTOR

El Curtiss P-40 fue la primera respuesta de la aeronáutica estadounidense al surgimiento de los veloces cazas europeos, de motores con cilindros en línea y refrigerados por líquido. Tomando como base el monoplano metálico y de ala baja del P-36 Hawk, la fábrica Curtiss-Wright buscó con el P-40 diseñar un caza interceptor a la altura de los Messerschmitt Bf 109 y Supermarine Spitfire.

Curtiss ganó un contrato del Ejército estadounidense compitiendo contra el Bell XP-39 (antecedente del Airacobra) y el Seversky XP-41 (que daría base al Thunderbolt), del que resultó una primera demanda de 524 unidades del P-40, el mayor pedido obtenido hasta el momento por un caza estadounidense.

Otro pedido de 140 aeronaves hecho por Francia fue redestinado tras su capitulación a la Royal Air Force (RAF) británica, donde fueron renombrados como Tomahawk.

La siguiente variante, el P-40C, resultó la más lenta de todas. La mayoría fue enviada a bases de la RAF en Medio Oriente y norte de África, luego al frente ruso y a Turquía.

El P-40D introdujo un importante rediseño del morro al utilizar el motor Allison V-1710-39, que redujo la nariz en quince centímetros, adelantó la posición del radiador y aumentó el carenado. También acortó el tren de aterrizaje, las cuatro ametralladoras alares pasaron a ser de 12,70 mm y desaparecieron las del morro. Además se le dotó de un soporte ventral para albergar un depósito descartable de combustible de 197 litros de capacidad y anclajes para bombas. Esta variante, con una velocidad de punta de 580 km/h, sería la base para las siguientes, denominadas Kittyhawk por los británicos y Warhawk por los estadounidenses.

El P-40E fue el primer Warhawk producido masivamente tras Pearl Harbor. Portaba seis ametralladoras alares calibre 12,70, pesaba 4013 kg y alcanzaba los 570 km/h, a duras penas lo mismo que el Spitfire Mk VC.

Las versiones siguientes (F, G, H, J, K, L y M) incorporaron motores que le sumaron velocidad, pero también peso, con lo que apenas lograron emparejar el rendimiento del Bf 109E alemán y el A6M Zero japonés.

LA VERSIÓN DEFINITIVA

La versión más lograda del Warhawk fue la última, P-40N, que entró en producción a finales de 1943 y fue entregada a la Fuerza Aérea estadounidense en mayo de 1944.

El primer lote portaba el motor Allison V-1710-81, pero con fuselaje aligerado, solo cuatro ametralladoras en los planos y un peso bruto de 4081 kg. Los siguientes lotes incorporaron el motor V-1710-99, volvieron a utilizar las seis ametralladoras y podían transportar una bomba de 227 kg en el soporte ventral.

La última subvariante de la serie contaba con un propulsor V-1710-115 y llevaba dos soportes subalares para otras tantas bombas adicionales de 227 kg. De esta versión se iban a construir mil unidades, pero sólo se alcanzaron las 220 cuando cesó la producción de Warhawk, en septiembre de 1944.

Créditos: Dominio Público - Biblioteca del Congreso EEUU • Dominio Público - EDASM/Archivos



"TIGRES VOLADORES"

Los P-40B en formación sobre territorio chino.

EL ORIGEN DE LOS TIGRES VOLADORES

Cuando la Armada Imperial japonesa atacó Pearl Harbor el 7 de diciembre de 1941, había en Filipinas 107 P-40 y P-40B, de los cuales 62 resultaron destruidos en tierra.

Del siguiente envío de P-40B a la RAF, noventa unidades fueron desviadas a China para formar el American Volunteer Group (AVG), conocido como los "Tigres Voladores", que operaba para frenar el ingreso de los japoneses a ese país. En junio de 1941 llegaron a Birmania por vía marítima los noventa Warhawk y sus pilotos, reclutados entre el personal de vuelo de las unidades de caza y bombardeo de la USAAF.

El 20 de diciembre tuvo lugar el primer combate, en el que interceptaron diez bombarderos Mitsubishi Ki-21, de los que afirmaban haber derribado seis. Tres días después, el Tercer Escuadrón del AVG se batió en encarnizados combates sobre Rangún, en los que se derribaron diez aviones japoneses frente a tres P-40 y la pérdida de dos pilotos.

Cuando el 5 de julio de 1942 el AVG fue absorbido por la USAAF, la unidad había derribado 286 aviones japoneses. Los Tigres Voladores habían vengado la afrenta.



UN PESO PESADO

El P-40E fue el primer Warhawk producido masivamente tras Pearl Harbor. Portaba seis ametralladoras alares calibre 12,70, pesaba 4013 kg y alcanzaba los 570 km/h.

EN ACCIÓN TEATROS DE OPERACIONES

El P-40 no reconoció limitaciones geográficas ni climáticas para operar con eficacia. Combatió con éxito en todos los escenarios de la Segunda Guerra Mundial. Y en algunos forjó a grandes ases de la aviación aliada.

WARHAWK

UN CLÁSICO DEL COMBATE AÉREO



Si bien el P-40 no se ganó el título del mejor caza de su época, estuvo entre los más rendidores. Pocos combatieron en tantos escenarios, con climas tan disímiles y con tan diverso armamento como el Warhawk.

Los P-40 participaron en acciones desde el Ártico hasta los trópicos, desde el desierto africano a la jungla asiática, en combate a nivel del mar o sobre los Himalayas. Y fueron utilizados por muchas naciones: pilotos británicos, australianos, canadienses, neozelandeses, sudafricanos, holandeses, franceses, soviéticos, chinos, egipcios y turcos los volaron en las más diversas misiones.

Como fuera que lo llamaran, P-40, Tomahawk, Kittyhawk, Kittybomber

o Warhawk, este caza se coronó entre los clásicos del combate aéreo en la Segunda Guerra Mundial.

Debido a sus condiciones técnicas y pobre desempeño en combate a gran altura, el único teatro de operaciones en el que no se destacó fue el de Europa continental. Pese a sus mejoras constantes, jamás estuvo al nivel de los cazas alemanes, aunque los combatió de igual a igual en el frente africano, donde sí mostró su superioridad ante los cazas y bombarderos italianos.

Entre 1941 y 1942, bajo las diferentes banderas de la Mancomunidad británica (Gran Bretaña, Canadá, Australia, Nueva Zelanda, Sudáfrica), escuadrones de P-40 operaron en Túnez, Libia, Egipto y Argelia en combate aéreo, escolta de bombarderos y ataque a tierra. Su desempeño ayudó a

frenar la embestida de los cazas alemanes hasta que estuvo disponible la versión tropicalizada del Spitfire.

La primera victoria oficial de los P-40 ocurrió el 8 de junio de 1941, durante la campaña sirio-libanesa, cuando dos pilotos australianos en sendos Tomahawk derribaron un CANT Z.1007 de la 211 Squadriglia della Regia Aeronautica italiana. Días después, el Tercer Escuadrón de la Royal Australian Air Force reclamó 19 victorias aéreas sobre cazas de la Francia de Vichy.

En el teatro norteafricano fue donde el P-40 alcanzó su cenit operativo, con el piloto australiano Clive Caldwell, quien logró la mayor cantidad de victorias a bordo de un Kittyhawk: 22 derribos confirmados, incluyendo diez Bf 109 y dos Macchi C.202.

Créditos: Gobierno Público - U.S. National Archives and Records Administration • Dominio Público - Biblioteca del Congreso EEUU • Dominio Público - U.S. National Archives and Records Administration



CORONEL ROBERT L. SCOTT

As del aire, en su Tigre Volador, en las islas del Pacífico.

LAS MISIONES DEL WARHAWK

PEARL HARBOR

En diciembre de 1941, el P-40 era la principal aeronave de combate de EE.UU. en todos los escenarios del Pacífico. Cuando Japón atacó las bases de Pearl Harbor y de las Filipinas, la USAAF sufrió graves pérdidas en tierra y en combate aéreo frente a los cazas nipones Ki-43 Oscar y A6M Zero. En Pearl Harbor, un puñado de P-40 logró despegar y derribar varias aeronaves enemigas, sólo para salvar el honor.

PACÍFICO SUR

En las campañas de las Islas Salomón y en Papúa Nueva Guinea, decenas de victorias en combate provinieron del uso de una táctica de ataque de los P-40 llamada *Low yo-yo*, que consistía en un picado a gran velocidad y una vuelta atrás para enfrentar al enemigo de frente y desde abajo. Los alerones del Zero no aguantaban una maniobra similar y quedaban a merced de los Warhawk.

CHINA-BIRMANIA-INDIA

Tras los sorprendentes resultados de los Tigres Voladores frente a la aviación japonesa, los escuadrones de P-40 que conformaron el Grupo de Caza 23 continuaron manteniendo la supremacía aérea en la China libre, el norte de Birmania y el valle de Assam, en la India. Al menos cuarenta pilotos estadounidenses alcanzaron el estatus de ases volando P-40 en este teatro de operaciones.

HALCONES EN EL MEDITERRÁNEO

Una formación de P-40 del escuadrón de pilotos de Tuskegee, los primeros pilotos de caza afroamericanos, sobrevuela el mar Mediterráneo.

En cada rincón

A fines de 1941, la Aviación de Ejército de Estados Unidos había desplegado escuadrones de P-40 en diferentes escenarios de ultramar: treinta Warhawk operaban desde Islandia; otros cien, en Hawái y cuatro escuadrones hicieron base en Filipinas. Sin embargo, fueron los P-40 Tomahawk británicos los primeros en ver acción, en vuelos de reconocimiento y barridas de cazas en el canal de la Mancha.

Bajo bandera de la RAF y de las fuerzas aéreas australiana y sudafricana operaron en Medio Oriente. Y se sumaron, con insignia británica, como escuadrones de apoyo a tierra de la Unión Soviética cuando los alemanes abrieron el frente ruso.



RÁFAGA DE FUEGO Un Warhawk hace una prueba de tiro de sus seis ametralladoras calibre 12,70 en la fábrica de Curtiss, en Buffalo, Nueva York.

CIFRAS Y DATOS IMPORTANTES DEL WARHAWK



TIGRES CAÍDOS POR INEFICIENCIA

Los Tigres Voladores terminaron su campaña de seis meses con un impresionante récord de 286 derribos confirmados, 11 no confirmados, 153 probables y solo 12 Warhawk perdidos en combate. Sin embargo, de los más de 90 P-40 que comenzaron la campaña, 57 quedaron inutilizados por ausencia de repuestos, errores humanos o falta de mantenimiento.



322

KM LOGRÓ VOLAR EL PILOTO T. R. JACKLIN TRAS HABER PERDIDO UN ALERÓN TRASERO Y UN CUARTO DE SUPERFICIE ALAR AL CHOCAR CON OTRO P-40.

40

PILOTOS DE WARHAWK CONSIGUIERON EL ESTATUS DE AS DEL AIRE DURANTE LA CAMPAÑA EN EL TEATRO DE OPERACIONES CHINA-BIRMANIA-INDIA.

WARHAWK

5219

UNIDADES DEL P-40N ES EL RÉCORD ALCANZADO DE UNA MISMA VARIANTE DEL WARHAWK, PRODUCIDAS SOLO POR LA FÁBRICA CURTISS-WRIGHT.

1938

EL 14 DE OCTUBRE DE ESE AÑO EN BUFFALO, EE.UU., TUVO SU VUELO INAUGURAL EL PRIMER PROTOTIPO DEL WARHAWK.



UN AS QUE TUVO UN DIOS APARTE

En agosto de 1941, Clive Caldwell, el piloto que más derribos logró con un P-40 (22), enfrentó en soledad a dos Bf 109 alemanes, uno pilotado por el as del aire Werner Schröer. Caldwell recibió tres heridas por esquirlas y su Warhawk aguantó más de 100 disparos de ametralladoras y cinco impactos de los cañones. Aun así, derribó al escolta de Schröer y el Bf tuvo que escapar.



EL AROMA DEL COMBATE "TENÍA DOS AMETRALLADORAS DISPARANDO DESDE EL COCKPITY Y DOS EN CADA ALA. EL OLOR A CORDITA ME AYUDABA A SENTIR QUE ESTABA EN GUERRA." NICKY BARR, AS DEL AIRE.

Credito: Tony Haggart - CC by 2.0 - Dominio Público - Australian War Memorial



13.738

UNIDADES DEL P-40, EN TRECE VARIANTES, SE CONSTRUYERON ENTRE 1939 Y 1944. ES EL TERCER CAZA MÁS FABRICADO DE LA SEGUNDA GUERRA.



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



- P-40B WARHAWK -

Se destacó como caza aliado y su desempeño en África del Norte y en la guerra del Pacífico le dio un lugar en la historia grande de la aviación militar de la Segunda Guerra Mundial. También estuvo en actividad durante muchos años..



ENTREGAS DE LA COLECCIÓN

Spitfire Mk Vb // P-51B Mustang // Halifax B Mk III // Messerschmitt Bf 109F-4 // Wellington Mk X // Mitsubishi A6M Zero
F4U-1D Corsair // Ilyushin Il-4 // Fw 190A-8 // P-47D Thunderbolt // G4M Betty // Hurricane Mk IIB
Heinkel He 177 // Dewoitine D.520 // **P-40B Warhawk** // Whitley Mk V
Lavochkin La-7 // B-29 "Enola Gay" // F6F Hellcat // Ju 88 A-4

luppa

ISBN 978-84-17019-60-0



9 788417 019600

© 2017 Luppa Solutions S.L. Todos los derechos reservados.

Todas las entregas son parte de la colección "Aviones de la Segunda Guerra Mundial".

Prohibida su venta por separado. Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio. Desarrollo editorial: almaceneditorial.com

Hobbies Belgrano



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



F6F HELLCAT

luppa

Hobbies Belgrano

SUMARIO

- 4-5.**  **INFOGRAFÍA**
EL PODER DEL INFIERNO
Todos los detalles y especificaciones de este caza letal que luchó para Estados Unidos. Cómo estaba construido y armado.
- 6-7.**  **HISTORIA**
UNA BATALLA DESIGUAL
Estados Unidos y Japón se enfrentaron en el mar de Filipinas en junio de 1944. La victoria de los Hellcat sobre los aviones enemigos fue rotunda.
- 8-9.**  **LÁMINA CENTRAL**
UN ARMA LETAL EN EL PACÍFICO
El F6F lideró los escenarios del Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial. A lo largo de los dos años en que participó de la contienda, sumó 5163 derribos de aeronaves enemigas.
- 10-11.**  **EVOLUCIÓN**
UN CAZA FUERA DE LO COMÚN
Diseñado para reemplazar al Wildcat, destacaba en velocidad, resistencia y potencia de fuego, lo que resultó decisivo en los enfrentamientos con los aviones japoneses.
- 12-13.**  **EN ACCIÓN**
EL TANQUE DE ALUMINIO
Con una excepcional potencia de fuego podía derribar las aeronaves enemigas mediante una única ráfaga de sus ametralladoras. Logró el dominio del Pacífico.
- 14-15.**  **MISCELÁNEAS**
CIFRAS Y DATOS FUNDAMENTALES DEL HELLCAT
Dónde y en qué condiciones se comenzó a producir. Cuántos ases se consagraron con él. Cuántos kilos pesaba y otros datos de importancia.

Aviones de la Segunda Guerra Mundial

© 2017 Lupp Solutions S.L. Todos los derechos reservados. www.luppasolutions.com

Desarrollo editorial para Lupp Solutions: almaceneditorial.com

Impreso en China. - Importador: S.A. LA NACIÓN, Zepita 3251, CABA.

Título: F6F Hellcat - Crédito foto de tapa: Dominio Público - San Diego Air and Space Museum

ISBN: 978-84-17019-64-8

Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida o memorizada en sistemas de archivo o transmitida de cualquier forma o medio electrónico, mecánico, a través de grabaciones u otros sistemas en uso y futuros, sin explícita autorización escrita por parte del editor.

Este fascículo va acompañado de una réplica a escala en material die cast.

MODELO PARA COLECCIONISTAS. NO ES ACONSEJABLE PARA MENORES DE 14 AÑOS.

IMPLACABLE Entre 1943 y 1945, los Hellcat derribaron 5163 aviones enemigos y perdieron apenas 270 de sus unidades en combate, una arrasadora tasa de triunfos de 19 a 1 contra lo mejor de la Armada nipona.



HELLCAT EL AMO DEL PACÍFICO

Entró en combate en 1943 como uno de los mejores cazas estadounidenses en el Pacífico. En sólo dos años derribó 5163 aviones enemigos, una marca que lo coloca entre los aviones más exitosos de toda la historia bélica de Estados Unidos.

Hobbies Belgrano

Credito: By Airwellfound - CC BY-SA 2.0 - Dominio Público - Actas of the Flying Dutch, Copyr. p. 135



Su enorme poder de fuego y su excepcional resistencia lo convirtieron en el caza embarcado estadounidense más exitoso de la Segunda Guerra Mundial. Involucrado en casi todas las batallas decisivas libradas por Estados Unidos en el tramo final de la contienda en el Pacífico contra Japón, el Grumman F6F Hellcat fue un avión de características excepcionales que acumuló 5163 derribos de naves enemigas en apenas dos años, lo que le ha valido no sólo ser considerado una leyenda aérea de la Segunda Guerra Mundial, sino también de toda la historia bélica estadounidense.

El Hellcat fue diseñado y fabricado por la compañía Grumman para ser el sucesor del F4F Wildcat, un caza embarcado que hasta 1943 fue uno de los aviones más poder-

rosos de Estados Unidos. Desde su entrada en servicio, el Hellcat (que tuvo pocas versiones con diversas modificaciones) se convirtió en el terror de los aviones japoneses y resultó un arma determinante para asegurar el dominio de los cielos en los escenarios del Pacífico.

Según cifras oficiales, los F6F utilizados por la Armada de Estados Unidos y el Cuerpo de Marines durante la Segunda Guerra realizaron 66.530 salidas de combate y lograron casi el sesenta por ciento de las victorias aéreas aliadas entre fines de 1943 y mediados de 1945. En esos dos años de batallas los Hellcat apenas perdieron 270 de sus unidades y consiguieron una arrasadora tasa de triunfos de 19 a 1 contra todos sus oponentes japoneses, que incluyeron no solo a los temibles cazas Mitsubishi A6M Zero, sino también a los Nakajima Ki-84 y los Kawanishi NIK-J.



SADAMU KOMACHI

El Hellcat en palabras del as de la Armada japonesa: "El F6F era más rápido y más potente que nuestro Zero".

RESPECTO ORIENTAL

Las numerosas victorias de los Hellcat sobre los aviones japoneses generaron un enorme respeto por parte de sus enemigos en las batallas del Pacífico. El oficial Sadamu Komachi, uno de los pilotos más destacados de Japón en la Segunda Guerra Mundial, señaló en su momento que el Hellcat era el mejor caza de Estados Unidos porque no solo era más rápido y más potente que el Zero, sino que además podía entrar en combates cerrados, al contrario que el Corsair. Otra leyenda nipona que destacó el poder de los Hellcat fue Saburo Sakai. En sus memorias, publicadas en 1957, Sakai afirmó que el Hellcat "era por mucho el mejor caza que tenían los estadounidenses y cuando los enfrenté por primera vez en Iwo Jima me llevé una gran sorpresa".

HELLCAT EL PODER DEL INFIERNO

HISTORIA

Aunque a menudo se afirma que el F6F Hellcat fue un desarrollo destinado a enfrentar al mítico caza japonés A6M Zero (que, de hecho, fue su principal enemigo durante la Segunda Guerra) lo cierto es que el contrato para el primer prototipo ya había sido firmado en 1941, como un mejoramiento de su predecesor, el F4F Wildcat. La idea era lograr un avión embarcado que fuera más grande pero también más rápido, más ágil y con capacidad para llevar mayor cantidad de armamento.

Su creador

Leroy Grumman (1895-1982)

En 1930 Leroy Grumman hipotecó su casa y se asoció con Jake Swirbul para fundar en un garaje neoyorquino la Grumman Aeronautical Engineering Co., dedicada a pequeñas reparaciones de aviones anfíbios. Sus vínculos con la Marina de EE.UU. comenzaron dos años más tarde, cuando se enteraron de que esa fuerza deseaba incorporar a sus aviones un tren de aterrizaje retráctil. El diseño de Grumman fue el primero en ser patentado en EE.UU.



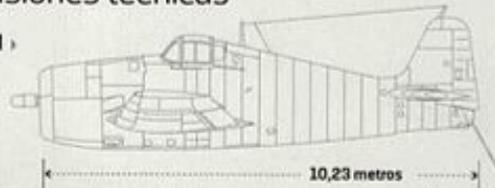
El destructor del poderío aéreo nipón

El Hellcat pasó a la historia como el avión que acabó con el poderío aéreo japonés sobre el Pacífico. De los 6477 aviones nipones destruidos por cazas embarcados estadounidenses durante la guerra, el Hellcat fue el responsable del derribo de 4947, el 77% del total. Se convirtió así en el avión favorito de los ases de la aviación de EE.UU., que lo apodaron el Tanque de Aluminio. Su ratio de victorias/pérdidas en combate fue de 19:1, muchísimo más elevada que la de cualquier otro avión aliado.



Dimensiones técnicas

Longitud >



Altura >



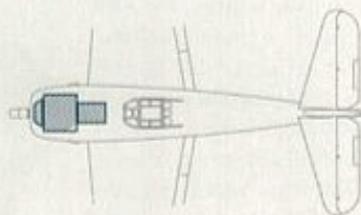
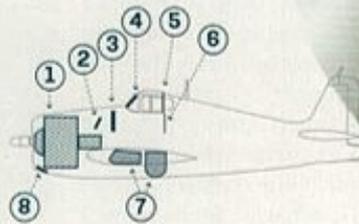
EL AVIÓN



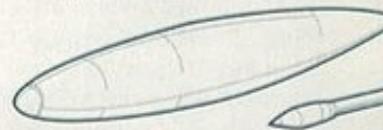
Blindaje: el piloto estaba protegido gracias a un vidrio antibalas de 40 mm.

Protección contra ataques

- 1- Motor
- 2- Blindaje del tanque de aceite
- 3- Placa blindada
- 4- Vidrio antibalas
- 5- Blindaje para la cabeza del piloto
- 6- Placa blindada
- 7- Protección de tanques de combustible
- 8- Blindaje para enfriador de aceite



Carga adicional



Tanque auxiliar de combustible para largo alcance

Cohete aire-aire de 127 mm

Ficha técnica



País de fabricación: **EE.UU.**

Cantidad fabricada: **12.275** (incluye todas las variantes)



Tipo:
caza embarcado



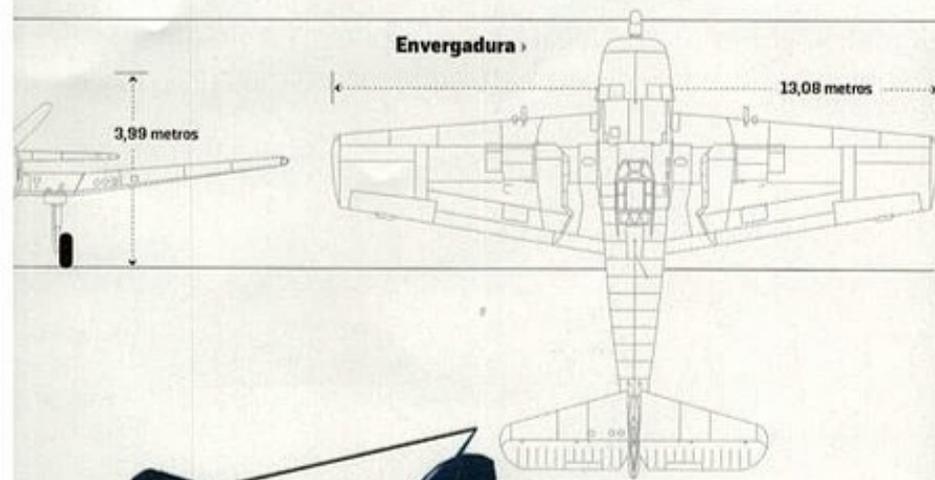
Peso vacío:
4190 kg



Peso al despegue:
5714 kg

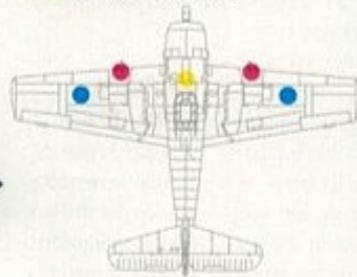


Velocidad máxím:
621 km/h

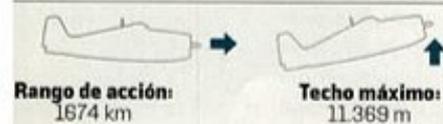


Armamento

- 6 ametralladoras Browning de 12,7 mm
- 6 cohetes HVAR de 127 mm
- 1818 kg de bombas



Tanque auxiliar de combustible



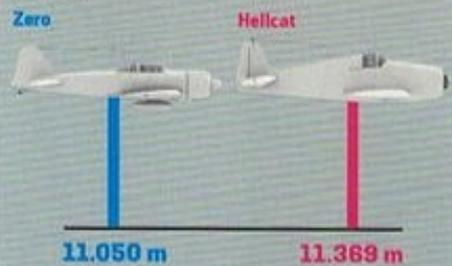
ARMADURA VOLADORA

El Hellcat vs. el Zero japonés

El 19 de junio de 1944 tuvo lugar la batalla del mar de Filipinas. La flota nipona disponía en la zona de nueve portaviones con 450 aviones y un gran número de destructores, cruceros y otras naves auxiliares. Los estadounidenses tenían 15 portaviones (con 900 aviones) y varios buques de apoyo. Despegaron 70 aviones japoneses (28 eran Zeros) en dirección a la flota de EE.UU. Los radares estadounidenses los detectaron y se ordenó la partida de cientos de Hellcats. El gran error de los japoneses fue interrumpir su avance para reagruparse cuando estaban a sólo 100 kilómetros de la Task Force. Allí los estadounidenses pudieron atacarlos en bloque y una veintena de aviones japoneses fueron derribados de inmediato. En un segundo choque cayeron aún más aeronaves niponas.

Comparación con el A6M Zero

ALTITUD

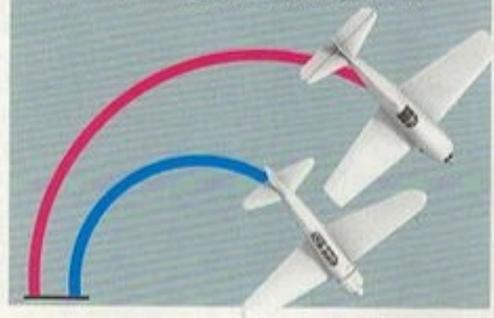


VELOCIDAD



MANIOBRABILIDAD

El Zero japonés poseía una maniobrabilidad superior al Hellcat gracias a su peso y potencia.



HISTORIA DE UN RENDIMIENTO EXCELENTE

En junio de 1944 Estados Unidos y Japón se enfrentaron en el mar de Filipinas. La victoria de los Hellcat sobre los aviones enemigos fue rotunda y el combate sería recordado como el "tiro al pavo de las Marianas".

HELLCAT UNA BATALLA DESIGUAL

Desde que entraron en combate al servicio de las fuerzas estadounidenses, los Hellcat resultaron decisivos en todas las batallas de las que tomaron parte en el escenario bélico del Pacífico. La superioridad mostrada sobre los aviones japoneses fue enorme y ello se tradujo en la gran cantidad de derribos. De todas aquellas victorias, la que dejó en claro la superioridad de los cazas estadounidenses fue, sin dudas, la célebre batalla del mar de Filipinas, sobre el archipiélago de las islas Marianas. Ocurrida entre el 19 y el 20 de junio de 1944, fue recordada como "el tiro al pavo de las Marianas" por la inusual asimetría que dejó el balance de los enfrentamientos en los que las fuerzas de Estados Unidos apenas perdieron 123 aviones contra los más de 600 que vieron caer los japoneses.

El enfrentamiento entre las fuer-

zas de Estados Unidos y Japón sobre el mar de Filipinas tuvo lugar en medio del ya incontenible avance de los aliados hacia lo que sería la victoria final a mediados de 1945. El éxito estadounidense en esta batalla causó bajas irremplazables en los japoneses, quienes a partir de entonces ya prácticamente no pudieron disponer más de su aviación naval embarcada. A la pérdida de aviones, las fuerzas de Japón debieron sumarle la de sus portaviones, cuyo número se redujo a menos de la tercera parte tras el final de la batalla. Sin dudas, el combate del mar de Filipinas selló el destino de los japoneses, que finalmente se rendirían en agosto de 1945 luego de que Estados Unidos mostrara su incontestable poder de fuego al arrojar las bombas atómicas sobre

Hiroshima y Nagasaki desde los emblemáticos B-29 "Enola Gay" y "Bockscar".

Las primeras horas de la batalla

El primer encuentro entre los Hellcat y los aviones japoneses en la batalla del mar de Filipinas ocurrió en la mañana del 19 de junio de 1944 cuando las fuerzas de Japón lanzaron 70 de sus naves contra las posiciones aliadas. Tras detectar el avance de los aviones enemigos a más de 150 millas, los estadounidenses enviaron cientos de cazas Hellcat que arrasaron a sus rivales y lograron gran cantidad de derribos en muy poco tiempo. Apenas 24 aviones japoneses consiguieron salvarse del poder de los Hellcat y tan sólo uno de ellos cumplió el objetivo de bom-

LA ÚNICA ESTRATEGIA

A pesar de que los japoneses estaban siendo derribados por los estadounidenses, Ozawa, al mando de los nipones, no modificó la estrategia.



EN FORMACIÓN Un escuadrón de Hellcat (centro e izquierda) asignados al portaviones USS Yorktown escolta a bombarderos Douglas SBD-5 Dauntless y a torpederos Grumman TBF-1 Avenger.

bardear las naves rivales, lanzando una pequeña carga sobre el acorazado South Dakota, al que consiguió dañar muy levemente.

Tras esa primera derrota, los japoneses insistieron y fueron en busca de una revancha que les sería imposible. La nueva oleada de ataques partió casi al mediodía de aquel 19 de junio, con 128 aviones que tenían como misión bombardear nuevamente los portaviones estadounidenses en el frente de batalla. Otra vez la ofensiva chocó contra el poder de fuego de los Hellcat, que interceptaron a sus rivales a cien kilómetros de su objetivo y lograron derribar aún más aviones enemigos antes de que pudieran siquiera acercarse. El total de las bajas para los japoneses sería finalmente de 97 aeronaves tras el final de esa segunda oleada.

Los fracasos de las dos misiones desesperaron por completo al vicealmirante Jisaburo Ozawa, al

mando de las fuerzas japonesas. Sin embargo, su única estrategia frente a la derrota absoluta fue intentar nuevos asaltos a una fuerza rival que se mostraba superior e invulnerable. En las primeras horas de la tarde lanzó entonces la tercera oleada compuesta por 47 aviones que apenas se pudieron acercar a 75 kilómetros de los portaviones antes de ser repelidos por los Hellcat. Y poco tiempo después, ya casi en la noche, intentó una cuarta oleada con 82 unidades aéreas que otra vez concluyó en un estrepitoso fracaso. Al terminar el día, el vicealmirante Ozawa había perdido 380 aviones mientras que los estadounidenses apenas habían sufrido la baja de 30 de sus unidades. El poder de los Hellcat demostró ser contundente y no sólo selló la suerte de aquella batalla, sino que también adelantaba el desenlace de la Segunda Guerra Mundial.



DAVID MCCAMPBELL El mayor as del aire de la Marina de EE.UU. logró sus 34 victorias a bordo de un F6F Hellcat.





UN ARMA LETAL EN EL PACÍFICO

El Grumman F6F Hellcat es el caza embarcado estadounidense que lideró en los escenarios del Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial. A lo largo de los dos años en que participó, sumó 5163 derribos de naves enemigas, una cifra que puso de manifiesto su enorme poder de fuego.

NACIDOS PARA LUCHAR Los Grumman F6F Hellcat participaron en casi todos los combates aéreos contra Japón: volaron 66.530 misiones de combate, en 62.386 de las cuales las partidas fueron hechas desde portaaviones.

EVOLUCIÓN HACIA LO PERFECTO

Fue diseñado para reemplazar al Wildcat, que participara en los años iniciales de la Segunda Guerra en los escenarios del Pacífico. Su velocidad, resistencia y potencia de fuego resultaron decisivas en los enfrentamientos con los aviones japoneses.

HELLCAT UN CAZA FUERA DE LO COMÚN

El origen formal del Hellcat tuvo lugar en junio de 1941, cuando las fuerzas de Estados Unidos firmaron el contrato para que se comenzara a producir un prototipo de caza que reemplazara a los F4F Wildcat. Aquellos primeros capítulos en la historia del Hellcat fueron pensados para que el nuevo avión utilizara motores Wright R-2600 Cyclone de 1700 hp, que resultaban los adecuados de acuerdo con las experiencias ya recogidas con el Wildcat. Sin embargo, el hallazgo casi casual de un Mitsubishi Zero en perfecto estado (ver recuadro) permitió estudiar a fondo el avión japonés y llevó a los estadounidenses a introducir mejoras en el recién desarrollado Hellcat que le permitieran ser superior a su rival en combate. Así fue que en el Hellcat se instaló un Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp de 2000 hp, motor radial de 18 cilindros en doble estrella refrigerado por aire que permitió al caza mejorar sus prestaciones en un 25% en relación con el diseño original.

Aquel prototipo equipado con el Double Wasp fue puesto en el aire por primera vez en junio de 1942.

Más modificaciones

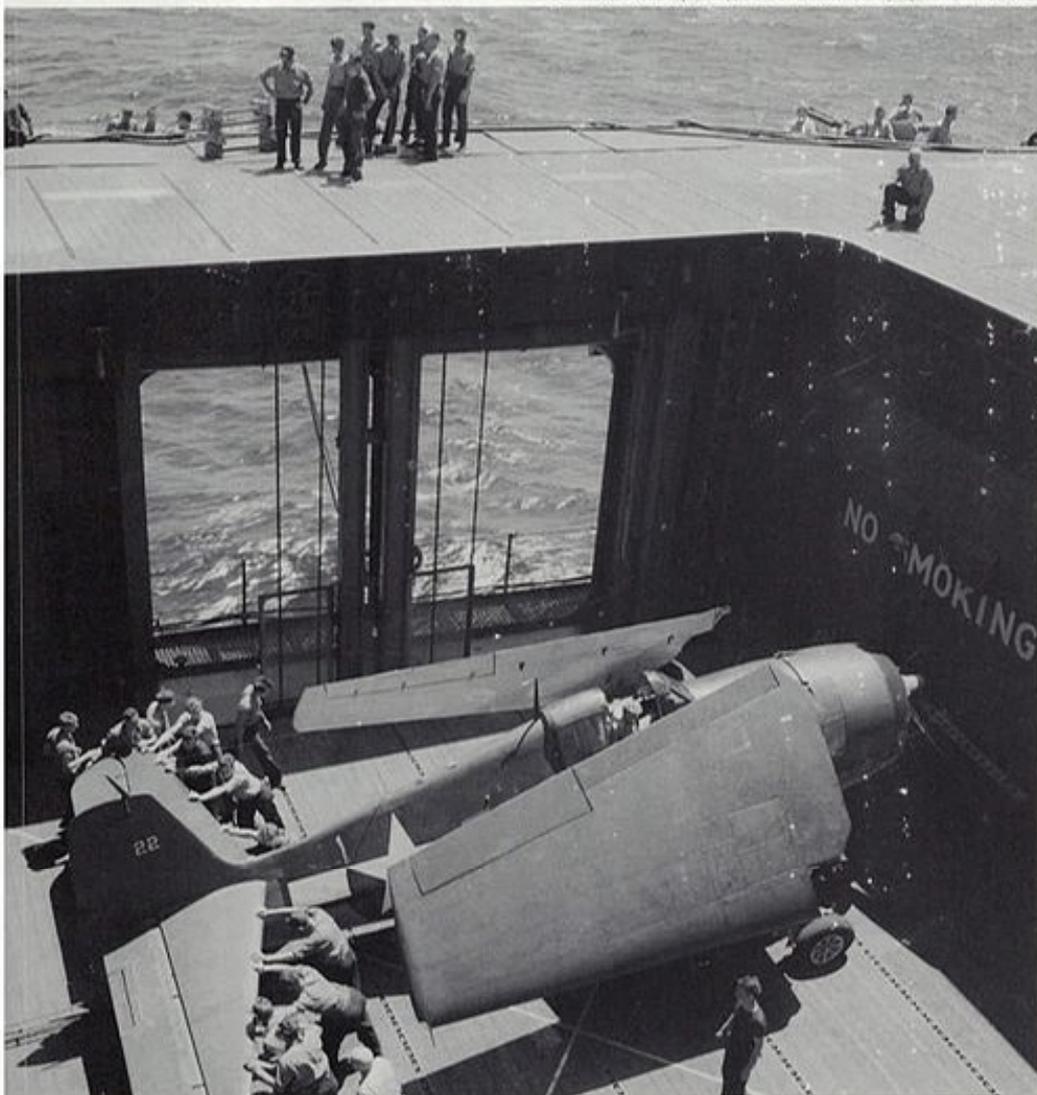
Tras aquellas pruebas, el Hellcat sufrió nuevas modificaciones antes de entrar en combate. Se incorporaron turbocompresores y se buscó denodadamente conseguir un caza muy veloz, pero siempre teniendo como eje la idea de lograr un avión de fácil producción y muy resistente en las batallas. Este último punto quedó de manifiesto con la incorporación de casi 100 kilos de blindaje en la cabina del piloto, que ayudaron de manera decisiva a su supervivencia. "Sin dudas, el Hellcat fue un caza fuera de lo común, muy robusto y fácil de mantener en combate", señaló en su momento David McCampbell, considerado por muchos como el mejor piloto de la Armada de Estados Unidos de todos los tiempos.

A pesar de la exitosa historia del Grumman F6F Hellcat, este avión tuvo pocas versiones, como el 5N de caza nocturna, el 5P de reconocimiento y el 5D de control para los blancos aéreos.

DISEÑADO PARA VENCER

El 4 de junio de 1942, durante un ataque japonés a una base aliada, un Mitsubishi Zero resultó gravemente dañado y su piloto intentó un aterrizaje forzado en la isla de Akutan. En el intento, el tren de aterrizaje se atascó y el piloto murió al fracturarse el cuello en el impacto del avión contra el suelo. Sin embargo, el Zero quedó casi intacto y apenas un mes más tarde fue descubierto por aviones de reconocimiento estadounidenses que lo capturaron. El hallazgo le permitió a Estados Unidos descubrir las características más secretas del Zero para, a partir de allí, diseñar el caza Hellcat con todas las condiciones necesarias para vencerlo en batalla.

Créditos: Dominio Público - By US Navy photo - Dominio Público - US Navy - By Alan Wilson - CC BY-SA 2.0



ALMACENAJE El plegado de sus alas facilitaba el almacenaje de los Hellcat a bordo de los portaviones.



NOTABLES DIFERENCIAS

La necesidad de las fuerzas estadounidenses de reemplazar los Wildcat con los nuevos Hellcat hizo que las diferencias entre ambos aviones fueran notables. El nuevo caza tenía una capacidad de almacenamiento de combustible cercana a los 900 litros, más del doble del Wildcat. Este enorme volumen de combustible era cargado en tres tanques, uno de ellos ubicado debajo del piloto y los otros dos en las alas. Además, el F6F podía sumar un depósito externo para 568 litros más.

Otra de las características que diferenciaban al Hellcat del Wildcat era su armamento, que consistía en seis ametralladoras Browning de 12,7 mm ubicadas en las alas y con capacidad para efectuar 400 disparos. También el tren de aterrizaje era distinto, ya que el Hellcat usaba un sistema hidráulico que en el Wildcat no existía. Y, por último, las prestaciones en materia de seguridad y resistencia eran notablemente mejores en el nuevo caza. Todo ello hizo que la entrada del Hellcat en batalla decidiera a Estados Unidos a reasignar los Wildcat sólo a tareas de escolta, en áreas menos expuestas del combate en el Pacífico.

HELLCAT EN ROJO

Así fueron pintados para volar sobre la nube radiactiva del ensayo nuclear Operación Crossroads.



EN ACCIÓN TEATROS DE OPERACIONES

Entró en combate en septiembre de 1943 y pronto logró el dominio de los cielos en las batallas del Pacífico. Su excepcional potencia de fuego le permitía derribar a los aviones enemigos con una única ráfaga de sus ametralladoras.

HELLCAT EL TANQUE DE ALUMINIO

El ataque a la base estadounidense de Pearl Harbor de diciembre de 1941 marcó el comienzo del dominio de los aviones japoneses en los cielos del Pacífico. Durante gran parte del año que siguiera a los bombardeos sobre esa base en Hawái, los Mitsubishi A6M Zero resultaron casi invencibles para los Hawker Hurricane y Brewster Buffalo con que contaban los aliados para enfrentarlos. Sin embargo, la entrada en la Segunda Guerra Mundial de los Hellcat inclinó la balanza definitivamente del lado de los estadounidenses en las batallas sobre el Pacífico.

El primer combate del que tomaron parte los Hellcat tuvo lugar en septiembre de 1943, cuando los nuevos cazas derribaron un hidroavión de reconocimiento japonés. Aquel

fue el primero de los más de cinco mil derribos que lograría el Grumman F6F Hellcat en los siguientes dos años de enfrentamientos. Antes de que terminara 1943 los Hellcat ya habían logrado espectaculares victorias contra los aviones japoneses, como el derribo de 30 Mitsubishi A6M Zero en un encuentro sobre el atolón de Tarawa o la increíble cifra de más de 100 aviones caídos que les infligieron a las fuerzas de Japón en los cielos de la ciudad portuaria de Rabaul, en Papúa Nueva Guinea. En esa espectacular incursión, los aliados perdieron apenas cinco aviones Hellcat, lo que significó una de las tasas de éxito aéreo más importantes de toda la historia bélica de Estados Unidos.

El apodo

El poderío y la resistencia de los

Grumman F6F Hellcat llevó a que sus pilotos lo apodaran el Tanque de Aluminio. Su potencia de fuego era asombrosa y una única ráfaga de sus ametralladoras Browning de 12,7 mm era suficiente para derribar cualquier avión japonés, incluso los versátiles A6M Zero. Por otro lado, el Hellcat podía sobrevivir a los impactos de los cañones de 20 mm de sus rivales, ya que contaba tanto con depósitos autosellantes como con una muy efectiva protección que blindaba totalmente la cabina del piloto. Esta fortaleza le permitía regresar de sus combates con numerosos impactos, pero con el piloto y las partes esenciales del avión en perfectas condiciones.

La batalla del mar de Filipinas de junio de 1944 marcó, tal vez, el capítulo de mayor gloria en la historia de los Hellcat. La superioridad



Créditos: Dominio Público - Archivo Nacional de la Armada de EE.UU. - Dominio Público - By Edward Steichen, U.S. Navy - Dominio Público - US Navy

EN OTROS ESCENARIOS



A LAS ÓRDENES DE SU MAJESTAD

Muchas unidades del Hellcat fueron asignadas en 1943 a la Royal Navy británica. Aquellos Hellcat intervinieron en batallas sobre los cielos de Noruega, el Mediterráneo e incluso en Asia. Luego fueron reemplazados por aviones de fabricación inglesa.

CONTRA LOS ALEMANES

Si bien los Grumman F6F Hellcat no participaron de los desembarcos en Normandía que realizaron los aliados en junio de 1944, protagonizaron, en cambio, misiones de apoyo a la invasión en el sur de Francia. En sus actuaciones en los escenarios europeos lograron derribar varios cazas alemanes.

FRANCIA Y URUGUAY

En los tiempos que siguieron a la Segunda Guerra Mundial, el Hellcat formó parte de las fuerzas armadas de Francia y Uruguay. La aviación embarcada francesa adquirió 124 aviones entre 1950 y 1953, que participaron en numerosas batallas en Indochina. Por su parte, los uruguayos utilizaron los Hellcat hasta 1961, año en el que finalmente el avión fue retirado del servicio en todo el mundo.

MOTOR A PLENO Las palas del Hellcat forman vórtices en el aire húmedo del Pacífico, justo antes de decolar del portaviones USS Lexington en la campaña de las islas Gilbert.

exhibida entonces sobre los aviones japoneses los convirtió definitivamente en un enemigo casi invencible para sus rivales. A grandes velocidades el caza estadounidense era muy superior a cualquiera de las aeronaves niponas y gracias a ello el Hellcat podía marcar las condiciones en las que se daba cada uno de los combates.

Sin embargo, tras la Segunda Guerra Mundial el exitoso caza fue retirado de las primeras líneas de las contiendas y fue sustituido principalmente por los más modernos F8F Bearcat, que habían sido desarrollados antes del final del conflicto internacional, pero que recién entraron en servicio en los últimos meses de 1945. Una nueva era comenzaba y el Grumman F6F Hellcat pasaba entonces a ser parte de una enorme leyenda.



ATERRIZAJE FORZOSO Un F6F-3 Hellcat se incendia tras un mal aterrizaje en el portaviones USS Enterprise en noviembre de 1943. Un asistente ayuda al piloto Byron Johnson a salir ileso de la aeronave.

CIFRAS Y DATOS FUNDAMENTALES DEL HELLCAT



¿PRIMERO LA FÁBRICA?

Una vez definido y mejorado el diseño, la producción de los Hellcat comenzó en las plantas de Bethpage, Nueva York, que fueron especialmente construidas para fabricar el nuevo caza. Sin embargo, los tiempos se aceleraron y las primeras unidades del avión fueron finalizadas cuando la fábrica no estaba aún concluida en su totalidad.

6503

TONELADAS DE BOMBAS DESCARGARON LOS HELLCAT DURANTE SU PARTICIPACIÓN EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.

35.000

DÓLARES COSTABA LA PRODUCCIÓN DE CADA UNIDAD DEL HELLCAT EN 1945, AÑO EN QUE CESÓ SU FABRICACIÓN.

HELLCAT

4190

KILOS PESABA EL HELLCAT VACÍO. EL PESO MÁXIMO QUE PODÍA SOPORTAR EN DESPEGUE ERA DE 5714 KILOS.

5

MINUTOS NECESITÓ RALPH HANKS PARA DERRIBAR CINCO AVIONES CON SU HELLCAT SOBRE LA ISLA DE GUAM.



RÉCORD DE ASES

El Grumman F6F Hellcat fue el avión que produjo mayor cantidad de ases (pilotos que conseguían al menos cinco derribos) en toda la historia bélica estadounidense. Con el Hellcat, 306 pilotos de Estados Unidos se transformaron en ases y pasaron a ser recordados y valorados para siempre.



DISEÑO "HAZLO RESISTENTE, HAZLO FIABLE Y HAZLO SIMPLE." LEROY GRUMMAN, FUNDADOR DE GRUMMAN AIRCRAFT ENGINEERING CORPORATION, REFIRIÉNDOSE AL DISEÑO DE LOS HELLCAT QUE FABRICARA ENTRE 1942 Y 1945.

Credits: By Ken Felding - CC BY-SA 3.0 - San Diego Air & Space Museum / SDASM Archive



12.275

UNIDADES

DEL HELLCAT SE PRODUJERON ENTRE 1942 Y 1945, DESDE QUE COMENZÓ A SER FABRICADO EN SERIE HASTA QUE FUE RETIRADO.



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



— F6F HELLCAT —

Fue el caza más decisivo en el teatro de operaciones del Pacífico. Poderoso, letal y fácil de producir, superó a los japoneses y escribió un capítulo en la historia militar aérea de Estados Unidos.



ENTREGAS DE LA COLECCIÓN

Spitfire Mk Vb // P-51B Mustang // Halifax B Mk III // Messerschmitt Bf 109F-4 // Wellington Mk X // Mitsubishi A6M Zero
// F4U-1D Corsair // Ilyushin Il-4 // Fw 190A-8 // P-47D Thunderbolt // G4M Betty // Hurricane Mk IIB
Heinkel He 177 // Dewoitine D.520 // P-40B Warhawk // Whitley Mk V
Lavochkin La-7 // B-29 "Enola Gay" // **F6F Hellcat** // Ju 88 A-4

luppa

ISBN 978-84-17019-64-8



9 788417 019648

© 2017 Luppa Solutions S.L. Todos los derechos reservados.

Todas las entregas son parte de la colección "Aviones de la Segunda Guerra Mundial".

Prohibida su venta por separado. Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio. Desarrollo editorial: almaceneditorial.com

Hobbies Belgrano



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



F4U-1D CORSAIR

luppa

Hobbies Belgrano

SUMARIO

- 4-5.** **INFOGRAFÍA**
RADIOGRAFÍA DEL INVENCIBLE
 Detalles del F4U-1D Corsair, el más letal de los cazas embarcados que Estados Unidos utilizara en sus duras contiendas del Pacífico.
- 6-7.** **HISTORIA**
EL NACIMIENTO DE LA MUERTE SILBANTE
 La batalla de Guadalcanal marcó el cambio definitivo del rumbo de la Segunda Guerra Mundial en el Pacífico y significó el bautismo de fuego de los Corsair.
- 8-9.** **LÁMINA CENTRAL**
EL DUEÑO DEL PACÍFICO
 El F4U-1D Corsair es el caza más poderoso con el que los aliados vencieron a los japoneses en sus combates durante la Segunda Guerra Mundial.
- 10-11.** **EVOLUCIÓN**
DEL PROYECTO A LA LEYENDA
 Fue proyectado en 1938 y tuvo su primer vuelo de prueba en 1940. Cosechó una larga carrera de éxitos que incluyó 16 modelos diferentes.
- 12-13.** **EN ACCIÓN**
DÍAS DE FUEGO Y GLORIA
 El Corsair nació para ser un arma poderosa de excelente maniobrabilidad. Entró en operaciones en Guadalcanal y combatió también en los tiempos de la Posguerra.
- 14-15.** **MISCELÁNEAS**
CIFRAS Y DATOS DEL CORSAIR PARA NO OLVIDAR
 Cuántas unidades del Corsair fabricó Vought. Qué otros países los utilizaron. Qué piloto se consagró como un as al mando de este caza letal.

Aviones de la Segunda Guerra Mundial

© 2017 Lupp Solutions S.L. Todos los derechos reservados. www.luppasolutions.com

Desarrollo editorial para Lupp Solutions: almaceneditorial.com

Impreso en China. - Importador: S.A. LA NACIÓN, Zepita 3251, CABA.

Título: F4U-1D Corsair - Crédito foto de tapa: Airwolfhound from Hertfordshire, CC BY-SA 2.0

ISBN: 978-84-17019-52-5

Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida o memorizada en sistemas de archivo o transmitida de cualquier forma o medio electrónico, mecánico, a través de grabaciones u otros sistemas en uso y futuros, sin explícita autorización escrita por parte del editor.

Este fascículo va acompañado de una réplica a escala en material die cast.

MODELO PARA COLECCIONISTAS. NO ES ACONSEJABLE PARA MENORES DE 14 AÑOS.

CUATRO CORSARIOS Un escuadrón de F4U-1D Corsair asignado al portaviones USS Wasp, en misión de combate en abril de 1945.



CORSAIR UN ARMA LETAL EN EL PACÍFICO

Fue el caza embarcado más poderoso de Estados Unidos contra Japón. Entró en servicio en diciembre de 1942 y fue decisivo para el dominio aéreo en los combates librados en la última parte de la Segunda Guerra Mundial.

Creditos: Dominio Público - By U.S. Navy



El F4U-1D Corsair fue una de las armas más letales con las que contaron los aliados en las duras batallas del Pacífico contra los japoneses. Introducido en servicio en diciembre de 1942, fue un excepcional caza embarcado de la Armada de Estados Unidos, cuyo poderío resultó decisivo en el dominio aéreo del final de la Segunda Guerra Mundial.

Hasta su entrada en el escenario bélico, los aviones nipones habían dominado la mayor parte de las contiendas, principalmente gracias a las incontables victorias del muy versátil Mitsubishi A6M Zero. Sin embargo, el Corsair cambiaría la historia de los combates aéreos en el Pacífico, derribando un total de 2140 aviones rivales y sufriendo apenas 189 bajas en casi tres años

de enfrentamientos. Con una tasa de victorias de 11 a 1, constituye el caza aliado de mayor efectividad en la zona del Pacífico.

En sus inicios el Corsair fue realizado exclusivamente por la compañía Vought, aunque su poderío llevó a Estados Unidos a multiplicar su producción. Por ello, tanto Goodyear como Brewster se abocaron a la fabricación de unidades del avión, cuya última serie de producción salió de fábrica en 1953, casi una década después del final de la Segunda Guerra Mundial. Ya para esa época, el Corsair había tenido una participación también decisiva en la guerra de Corea, en la que se destacó por sus prestaciones como cazabombardero. Al finalizar esa contienda, Estados Unidos había producido 12.571 aviones F4U Corsair a lo largo de once años.

UN AVIÓN INCONFUNDIBLE

El inequívoco perfil del F4U-1D Corsair fue una marca registrada en las batallas aéreas. Como no sucedió con casi ningún otro caza estadounidense que combatiera en la Segunda Guerra Mundial, las formas del Corsair resultaron inconfundibles y se transformaron en una postal de las contiendas en el Pacífico. De estructura monocasco, tenía el ala de gaviota invertida y una gran hélice de tres palas como detalles extremadamente significativos que lo diferenciaban de la mayoría de los aviones. Además, su tamaño y los muy peculiares larguerillos de madera de los alerones lo distinguían en el aire.

CORSAIR RADIOGRAFÍA DEL INVENCIBLE

HISTORIA

Cazabombardero embarcado de la Marina de los EE.UU. Se caracterizaba por sus alas en forma de W. Fue un avión muy eficaz en misiones de escolta y ataque tanto terrestres como navales. Tenía un motor de 18 cilindros en doble estrella con una hélice de tres palas, o cuatro según el modelo. Sirvió hasta entrada la guerra de Corea.

Su creador

Chance-Vought

A cargo del equipo de diseño del ingeniero Rex Beisel, el 11 de junio de 1938 se ordenó un prototipo que voló por primera vez el 29 de mayo de 1939. Alcanzaba una velocidad de 640 km/h. Los pedidos llegaron muy pronto y se encargaron 584 unidades, las cuales ya tenían modificaciones por los informes de guerra que llegaban de Europa. El primer avión fue entregado en julio de 1942.



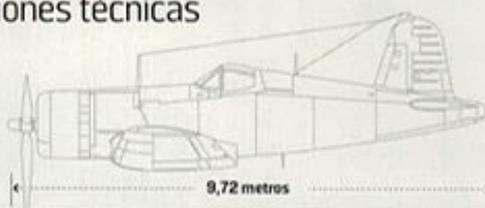
ISLAS SALOMÓN

El 13 de febrero de 1943 un escuadrón con doce Corsair escoltó a un PBY Catalina en una misión de 230 millas para recoger a dos pilotos caídos en la bahía de Sandfly, Vella Lavella, en las Islas Salomón, en manos de las fuerzas japonesas. Ese día fue su bautismo de fuego. Durante la Segunda Guerra el aeródromo de Barakoma fue el principal destacamento del escuadrón VMF 124 Black Sheep (oveja negra), comandado por Gregory Boyington, un as de los F4U.



Dimensiones técnicas

Longitud >

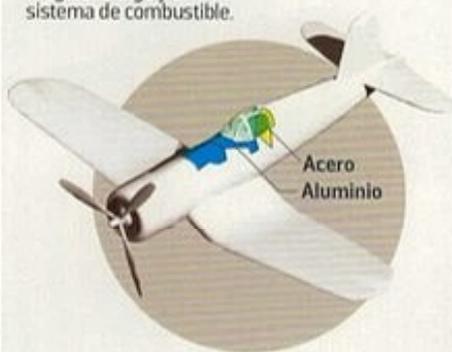


Altura >



EL AVIÓN

Blindaje: estaba distribuido de forma tal de proteger al piloto del fuego enemigo y al sistema de combustible.

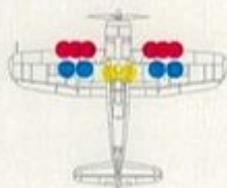


Capota con techo en comba. La visibilidad hacia atrás era muy limitada en combate.



Armamento

- 6 ametralladoras Browning M2 de 12,7 mm
- 4 cohetes de 127 mm
- 2 bombas de 454 kg



Bomba de 1000
Multipropósito. Tipo de fragmentación, tropas enemigas,

Ficha técnica



País de fabricación: **EE.UU.**

Cantidad fabricada: **12.571** (incluye todas las va



Tipo:
caza embarcado



Peso vacío:
3404 kg



Peso al despegue:
4244 kg



Velocidad máxi
650 km/h

Envergadura

4,75 metros

12,49 metros

Alas abatibles. Siendo un aparato demasiado grande para operar en cubierta, facilitaba sus maniobras en cubierta y almacenamiento en los hangares.

154 kg)
cto explosivo y
ctivas contra
s y edificios.

Cohete Aéreo de Alta Velocidad (HVAR): permitía atacar blancos terrestres desde un avión y no era guiado.

Rango de acción:
1722 km

Techo máximo:
10.730 m

Motor:
Pratt & Whitney XR-2800-4

Potencia:
1858 hp

OPERATIVIDAD**De caza a bombardero**

Los Corsair fueron excelentes bombarderos a pesar de su capacidad de avión caza. Dotados de velocidad y agilidad en combate propinaron graves daños a buques y puestos de avanzada en tierra gracias a su formidable armamento. La bomba de 454 kg tenía una devastadora potencia de destrucción, mientras que los cohetes ayudaban a acercarse al blanco bajo fuego constante.

Cómo se acercaba a los buques

1- A 5500 m de altura se acercaba al blanco.

2- Descendía a 2400 m luego de avistar el blanco. Aumentaba la velocidad.

3- Daba un giro de 70° y continuaba descendiendo.

4- Descendía durante 30-40 segundos bajo fuego constante y lanzaba la bomba de 454 kg.

5- Escapaba a gran velocidad bajo fuego enemigo.

Ataque con cohetes

El HVAR tenía 127 mm de diámetro y estaba equipado con una ojiva de alto poder explosivo de 21 kg. Ocasionaba graves daños a tropas y edificios, protegiendo al Corsair en su picada hacia el blanco.

HISTORIA DE UNA BATALLA CLAVE

La batalla de Guadalcanal marcó el cambio definitivo del rumbo de la Segunda Guerra Mundial en el Pacífico. En la victoria aliada sobre los japoneses, la intervención de los Corsair resultó de vital importancia.

CORSAIR EL NACIMIENTO DE LA MUERTE SILBANTE

La muy larga batalla de Guadalcanal fue uno de los puntos de quiebre en el devenir de la Segunda Guerra en la zona del Pacífico. Desarrollada entre agosto de 1942 y febrero de 1943 alrededor de la isla de Guadalcanal, constituyó la mayor ofensiva lanzada por los aliados contra el Japón en toda la contienda y permitió a los estadounidenses tomar una ventaja estratégica en el Pacífico, que a partir de allí ya no abandonarían. Hasta principios de 1942, la isla de Guadalcanal (la mayor de las Islas Salomón) pertenecía a la Corona británica, pero a comienzos de ese

año, fue invadida por el Ejército Imperial japonés y se hallaba bajo su control. Para revertir esa situación, evitar que Japón controlara más islas en la zona -lo que ponía en peligro la ruta de suministro entre Estados Unidos, Australia y Nueva Zelanda- y usarlas a su vez como base para nuevas operaciones, los aliados lanzaron la hoy conocida como batalla o campaña de Guadalcanal.

En dicha batalla resultó de vital importancia la participación de los Corsair, que entraron al servicio de la Armada de Estados Unidos cuando ya la lucha llevaba casi cuatro meses, en diciembre de 1942. La actuación de los Corsair

LO DICEN LOS ENEMIGOS

Luego de la batalla de Guadalcanal, los pilotos japoneses no dudarían en afirmar que el Corsair era el caza más temible al que tuvieron que enfrentarse.

TALLER EN LA PLAYA Personal de tierra revisa un F4U-1D en una playa de las Islas Salomón, en marzo de 1944, tras la victoria en Guadalcanal.



FORMACIÓN DE ATAQUE

Corsairs del Escuadrón de Combate VF-12 que participaron en la batalla de Guadalcanal a principios de 1943.

fue reconocida por los pilotos japoneses, quienes no dudaron en afirmar que era el más temible caza que jamás habían enfrentado.

Nace un mito

Guadalcanal significó no sólo la triunfal entrada en servicio de los Corsair, sino también la oportunidad de enfrentar a los temibles Mitsubishi A6M Zero de la Armada Imperial del Japón, que hasta allí habían dominado casi a voluntad el espacio aéreo del Pacífico. Aquellos encarnizados combates entre estos dos legendarios cazas marcaron a fuego la historia de la Segunda Guerra en el Oriente, que culminaría con la rendición de Japón tras el lanzamiento de las bombas atómicas sobre Hiroshima y Nagasaki en 1945. De todas formas, más allá de su poder de combate aéreo contra

otros aviones japoneses, el Corsair se destacó en Guadalcanal también por su enorme utilidad como elemento de ataque sobre tierra, a partir de lanzamientos en picada y bombardeos tácticos realizados con cohetes HVAR, que destruyeron una enorme cantidad de antiaéreos japoneses, vehículos de guerra y otras posiciones defensivas.

Sin dudas, una de las características que resultó de vital importancia en el éxito de los Corsair en sus incursiones en Guadalcanal fue su posibilidad de alcanzar los casi 700 km/h en vuelo horizontal, una velocidad jamás lograda hasta allí por ningún otro caza del mundo. Además, el excelente equipamiento de media docena de ametralladoras en las secciones externas de las alas posibilitó un poder de fuego extraordinario. Todo esto llevó a



AS DEL AIRE

Kenneth Walsh derribó 21 aviones japoneses a bordo de un Corsair. Fue galardonado con la Medalla de Honor por el presidente Franklin D. Roosevelt.

que, a partir de aquella batalla de Guadalcanal, los japoneses empezaran a conocer al F4U Corsair como la "Muerte Silbante". Un nombre que dejaba en claro lo que el avión estadounidense significaba para sus enemigos.

La extensa y decisiva batalla de Guadalcanal enfrentó a más de 60.000 soldados aliados contra unos 35.000 japoneses. Al final del combate, los aliados habrían perdido unos 7.000 soldados, contra casi 25.000 de las Fuerzas Imperiales del Japón. Junto con estas bajas, los nipones sufrieron el derribo de casi 700 aviones y el hundimiento de más de 30 buques. Los números de la catastrófica derrota japonesa fueron la señal inequívoca de que la guerra en el Pacífico había empezado a definirse. Y en ello mucho había tenido que ver el F4U Corsair.



EL DUEÑO DEL PACÍFICO

El Corsair es el caza aliado más poderoso usado contra los japoneses en la Segunda Guerra. Ejerció un dominio absoluto en el final de la contienda y consiguió una relación de victorias de 11 a 1 entre 1942 y 1945.

Créditos: Dominio público - by US MARINE CORPS



PIRATAS MORTÍFEROS Los Corsairs completaron 64.051 misiones de combate durante la Segunda Guerra Mundial, en las cuales alcanzaron a derribar 2100 aviones.

EVOLUCIÓN DE UN CORSARIO

Tras haber sido proyectado en 1938, el Corsair tuvo su primer vuelo de prueba en 1940. Dos años más tarde entraría en servicio y desde entonces tendría una larga carrera de éxitos que incluyó 16 modelos diferentes.

CORSAIR DEL PROYECTO A LA LEYENDA

La historia del Corsair se inicia en los primeros meses de 1938, tiempos en los que la Segunda Guerra aún no había comenzado. Por aquellos días, los estadounidenses buscaban producir un nuevo caza embarcado para acompañar a los Grumman F4F Wildcat que se encontraban en servicio desde el año anterior. Tras algunos diseños fallidos, en junio de 1938 se aprueba un proyecto que habilita la fabricación del prototipo XF4U-1, que en mayo de 1940 tendría su vuelo de bautismo. Con un peso de 3404 kilos vacío y un par de alas en forma de gaviota invertida para levantar la hélice frontal a la mayor distancia posible del suelo en su estancia en tierra, el Corsair nació como un arma poderosa de excelente maniobrabilidad.

Tiempo de cambiar

De todas formas, el nuevo avión sufriría numerosas variantes antes de entrar en servicio a finales de 1942 en la batalla de Guadalcanal, ya en pleno desarrollo de la Segun-

da Guerra Mundial. Sucesivos cambios en el armamento, el motor, los depósitos de combustible y la cabina tuvieron lugar hasta que el Corsair estuvo listo para enfrentarse a los japoneses, en especial a los temibles Mitsubishi A6M Zero, que hasta allí eran los amos indiscutidos del espacio aéreo en el Pacífico. Las victorias del nuevo caza norteamericano confirmaron el poderío que mostraba en las pruebas y cambiaron de manera definitiva el devenir de los combates con Japón.

La producción de los Corsair se extendió por casi una década, hasta 1953, y contó con un total de 16 modelos diferentes que incluyeron algunas versiones memorables como el F4U-2, un caza nocturno equipado con radares; el F4U-3, que fue el primero en usarse luego de la Segunda Guerra Mundial; el F4U-4P, que tuvo adaptaciones para reconocimientos fotográficos y el F4U-7, que fuera especialmente producido para la Aéronavale francesa a través de programas de ayuda mutua entre fuerzas armadas. Todos ellos son diferentes rostros de un avión que hizo historia.

PRODUCCIÓN Y VICTORIAS

El valor de los Corsair para las fuerzas bélicas estadounidenses se vio rápidamente reflejado en el notable aumento de la producción de estas aeronaves. En 1942 se produjeron apenas 178 unidades del nuevo caza embarcado, cifra que trepó hasta los 2294 apenas un año después. Este incremento tuvo su correlato en el gran número de operaciones en las que intervino el Corsair, que totalizaron 64.051 salidas del avión en las que se lograron derribar más de 2100 aviones enemigos. Todo ello en menos de tres años de combates aéreos durante el tramo final de la Segunda Guerra Mundial.



Crédito: Domnio Público - by U.S. Navy



TOQUES FINALES

Técnicos de Vought terminan de ensamblar un F4U-1D.

MEJORAS TRAS LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Tras el desenlace de la Segunda Guerra Mundial, el Corsair no sólo siguió siendo utilizado, sino que fue objeto de numerosos programas de desarrollo que produjeron notables mejoras en su poderío. Ya en abril de 1946, un nuevo F4U-5 fue puesto en vuelo con propulsión de un motor R-2800-32W con un sobrecargador de dos etapas de velocidad variable, lo que significaba un revolucionario avance para la época.

En aquella unidad de posguerra, el lugar del piloto en el caza estaba notablemente modernizado, con una cubierta abombada que permitía una mejor visión en los ángulos posteriores. Además, se sumaron sistemas de calefacción a las cabinas y sistemas de deshielo en los parabrisas, que mejoraron definitivamente las condiciones para el piloto. A todas aquellas mejoras les siguieron muchísimas otras, muy especialmente en los años en los que Estados Unidos participó de la guerra de Corea.

ENJAMBRE LETAL Escuadrones de F4U-4 Corsair y Curtiss SB2C Helldiver en la cubierta del USS Midway durante una campaña en el Ártico, primera misión de los cazas tras la Segunda Guerra, en marzo de 1946.

EN ACCIÓN TEATROS DE OPERACIONES

El exitoso debut en la batalla de Guadalcanal marcó el destino de estos cazas. Luego participaron en otras contiendas y en otros escenarios, en los que actuaron como aviones efectivos, que cumplían con los objetivos trazados.

CORSAIR

DÍAS DE FUEGO Y GLORIA

La isla de Guadalcanal está ubicada al sur del archipiélago de las Salomón, en pleno océano Pacífico. Allí tuvo lugar entre finales de 1942 y comienzos de 1943 un largo enfrentamiento en el que las tropas aliadas, compuestas mayoritariamente por estadounidenses, australianos y neozelandeses, derrotaron a las fuerzas imperiales japonesas. En ese enfrentamiento tuvo su exitoso bautismo de fuego el Corsair, cuyo poder de ataque se tradujo en numerosas victorias contra aviones enemigos y efectivos bombardeos tácticos.

Tras su incursión en Guadalcanal,

el Corsair intervino durante 1943 en acciones sobre las bases japonesas de las islas Nicobar, ubicadas frente a las costas de la India. Y poco tiempo después, varias de sus unidades participaron de bombardeos aliados sobre acorazados alemanes en los mares noruegos. Dos capítulos de la historia del Corsair que dejaron en claro el enorme poderío del nuevo caza embarcado fabricado por los norteamericanos, que tras estas dos incursiones bélicas pasó a ser considerado uno de los cazas más letales de cuantos tomaban parte de la Segunda Guerra.

Participación decisiva

Entre finales de 1943 y el comienzo

de 1944 los Corsair volvieron a tener una participación decisiva en las operaciones del Pacífico, primero en Filipinas y luego en Nueva Guinea, en donde su poderío permitió un dominio absoluto del espacio aéreo. Y un año después, entre el 23 y el 26 de octubre de 1944, los cazas les darían el golpe de gracia a las fuerzas navales japonesas atacando sus barcos en la batalla del golfo de Leyte. En aquella contienda los pilotos japoneses decidieron convertirse en kamikazes, sabiendo de alguna manera que la suerte de la guerra estaba ya echada.

En febrero de 1945 los Corsair participaron de la famosa batalla de Iwo Jima, lanzando bombas de napalm

ACCIÓN EN POSGUERRA

Un F4U-4B del Escuadrón de Combate VF-113 vuela sobre Inchon, Corea, en septiembre de 1950, por encima del acorazado USS Missouri.



Créditos: Dominio Público - By Air and Space Museum • Dominio Público - By Air and Space Museum



sobre las defensas subterráneas que tenían los japoneses, tarea que repitieron en la batalla de Okinawa, librada durante más de ochenta días entre abril y junio de 1945. Y ya en el final de la Segunda Guerra, poco antes de la rendición japonesa, el Corsair se convirtió en el terror de las bases y aeródromos ubicados en las principales ciudades del Japón. Letales, sus bombas causaron estragos en los ya casi derrotados nipones. Las bombas atómicas lanzadas sobre Hiroshima y Nagasaki entre el 6 y el 9 de agosto de 1945 obligaron al Imperio del Japón a rendirse de manera incondicional, hecho que terminó con las tareas del Corsair en la Segunda Guerra Mundial.



EL ATAQUE A OKINAWA Un Corsair del Cuerpo de Marines dispara sus cohetes en un ataque a tierra durante la batalla de Okinawa.

LOS AÑOS DE POSGUERRA

GUERRA DE COREA

Tras la Segunda Guerra Mundial, varias unidades de Corsair fueron utilizadas con mucho éxito en la guerra de Corea. La superioridad demostrada por los cazas norteamericanos contra los aviones norcoreanos fue absoluta.

NUEVAS FUERZAS

Luego de la guerra de Corea, la Armada de Estados Unidos comenzó a usar al Corsair como una nave de entrenamiento para sus pilotos, al tiempo que muchas unidades fueron vendidas a otras fuerzas armadas, como las de Argentina, Francia, Guatemala, Honduras, El Salvador y Corea del Sur.

LA GUERRA DEL FÚTBOL

En 1969 el Corsair tuvo una destacada participación en la llamada guerra del fútbol, que enfrentó a Honduras y El Salvador. Ambos países contaban en sus fuerzas con los cazas Corsair, lo que generó extraños enfrentamientos entre unidades de la misma fabricación.

FUEGO AMIGO

La guerra del fútbol de 1969 también enfrentó a los Corsair con los P-51 Mustang, viejos compañeros de contiendas en los tiempos de la Segunda Guerra Mundial. De esta forma, el Corsair no sólo se enfrentó a sí mismo, sino también a quien fuera su socio bélico en los años cuarenta.

CIFRAS Y DATOS DEL CORSAIR PARA NO OLVIDAR



UN AS DEL AIRE

Kenneth Ambrose Walsh fue el piloto más destacado de la historia de los Corsair. Derribó un total de 21 aviones enemigos entre febrero de 1943 y junio de 1945, obteniendo la Medalla de Honor de manos del presidente Franklin D. Roosevelt. Las primeras victorias las obtuvo en Guadalcanal y las últimas en Okinawa.

3404

KILOS PESABA EL CORSAIR VACÍO, SIN PILOTO NI COMBUSTIBLE. TOTALMENTE CARGADO, EL CAZA ESTADOUNIDENSE PODÍA SUPERAR LOS 6300 KILOS.

6

AMETRALLADORAS BROWNING M2 TENÍA EL AVIÓN, CUATRO DE ELLAS CON 400 PROYECTILES Y LAS OTRAS DOS CON 375. ADEMÁS, CARGABA 910 KILOS DE BOMBAS.

CORSAIR

101

UNIDADES SE PRODUJERON DEL F4U-5NL CORSAIR, UN CAZA NOCTURNO CON EQUIPOS DE DESHIELO Y SISTEMA TÉRMICO EN EL PARABRISAS.

300

UNIDADES DEL CORSAIR F4U-4 ERAN FABRICADAS POR MES POR LA VOUCHT ENTRE 1945 Y 1947. EN ESE PERÍODO ENTREGÓ CERCA DE 2300 AVIONES.



PRÉSTAMO Y ARRIENDO

En 1943, 212 Corsair fueron suministrados por los estadounidenses a la Marina británica, bajo la llamada Ley de Préstamo y Arriendo. Luego, en abril de 1944, entraron en combate en aguas de Noruega, despegando desde los buques HMS Victorious y HSM Illustrious. Más adelante, 29 Corsair fueron utilizados por la Armada argentina entre 1956 y 1966, todos operables desde el portaviones ARA Independencia.



PALABRA DE EXPERTO "VOLAR UN CAZA SON HORAS Y HORAS DE ABURRIMIENTO CONDIMENTADAS POR UNOS SEGUNDOS DE PURO TERROR." GREGORY "PAPPY" BOYINGTON, AS DEL AIRE Y PILOTO DE CORSAIR.

Credito Domnio Publico - By U.S. Navy • Domnio Publico - By U.S. Marine Corps



1982

FUE EL AÑO DEL RETIRO DE SERVICIO DEL CORSAIR. HASTA ESA FECHA ERA OPERADO POR LAS FUERZAS ARMADAS DE HONDURAS. SU ÚLTIMA CONTIENDA FUE LA GUERRA DEL FÚTBOL DE 1969.



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



- F4U-1D CORSAIR -

Fue el más letal de los cazas embarcados que los Estados Unidos utilizara en sus contiendas del Pacífico.
Se destacó en la Batalla de Guadalcanal y cosechó numerosas victorias.
Tuvo un rol determinante hacia fines de la Segunda Guerra Mundial.



ENTREGAS DE LA COLECCIÓN

Spitfire Mk Vb // P-51B Mustang // Halifax B Mk III // Messerschmitt Bf 109F-4 // Wellington Mk X // Mitsubishi A6M Zero
// **F4U-1D Corsair** // Ilyushin Il-4 // Fw 190A-8 // P-47D Thunderbolt // G4M Betty // Hurricane Mk IIB
Heinkel He 177 // Dewoitine D.520 // P-40B Warhawk // Whitley Mk V
Lavochkin La-7 // B-29 "Enola Gay" // F6F Hellcat // Ju 88 A-4

luppa

ISBN 978-84-17019-52-5



9 788417 019525

© 2017 Luppa Solutions S.L. Todos los derechos reservados.

Todas las entregas son parte de la colección "Aviones de la Segunda Guerra Mundial".

Prohibida su venta por separado. Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio. Desarrollo editorial: almaceneditorial.com

Hobbies Belgrano



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



P-47D THUNDERBOLT

luppa

Hobbies Belgrano

SUMARIO

- 4-5.**  **INFOGRAFÍA**
EXAMEN DE UN GRAN JUGADOR
Medidas, especificaciones, armamento y detalles del Thunderbolt, el caza más pesado y letal de la Segunda Guerra Mundial.
-
- 6-7.**  **HISTORIA**
CÓMO NACIÓ EL TANQUE VOLADOR
El ingenio de Alexander Kartveli permitió combinar en un mismo avión un motor de 18 pistones con ocho ametralladoras pesadas, bombas y un tren retráctil.
-
- 8-9.**  **LÁMINA CENTRAL**
EL VERDUGO DE LA LUFTWAFFE
El poder del Thunderbolt se resume en un número: 3315 aviones del Tercer Reich destruidos antes de despegar. En combate aéreo, otros 3752.
-
- 10-11.**  **EVOLUCIÓN**
EL MÁS FERROZ DE LOS CAZAS PESADOS
Cómo pasó de ser una "bañera voladora" a la mayor pesadilla de los cazas alemanes. La historia del líder de los ases estadounidenses.
-
- 12-13.**  **EN ACCIÓN**
MORTIFERO EN TODOS LOS FRENTES
Participó en todos los teatros de operaciones relevantes de la Segunda Guerra y se destacó tanto en el ataque a tierra como en el combate aéreo.
-
- 14-15.**  **MISCELÁNEAS**
CIFRAS Y DATOS CURIOSOS DEL THUNDERBOLT
Los increíbles récords de misiones y derribos del Thunderbolt. Su impresionante poder de fuego. Por qué los pilotos lo apreciaban tanto.

EL RAYO FORNIDO Personal de tierra prepara para despegue un Thunderbolt apodado "Chunky", con bombas de 200 kg y tanque de combustible descartable.



THUNDERBOLT EL PESO PESADO DE LOS CAZAS

Bautizado Juggernaut por los pilotos, era una mole de hasta ocho toneladas a carga plena. Avión imparable de Estados Unidos, aplastaba todos los obstáculos en su camino.

Hobbies Belgrano

Aviones de la Segunda Guerra Mundial

© 2017 Lupp Solutions S.L. Todos los derechos reservados. www.luppasolutions.com

Desarrollo editorial para Lupp Solutions: almaceneditorial.com

Impreso en China. - Importador: S.A. LA NACIÓN, Zepita 3251, CABA.

Título: P-47D Thunderbolt - Crédito foto de tapa: Airwolfhound from Hertfordshire, CC BY-SA 2.0

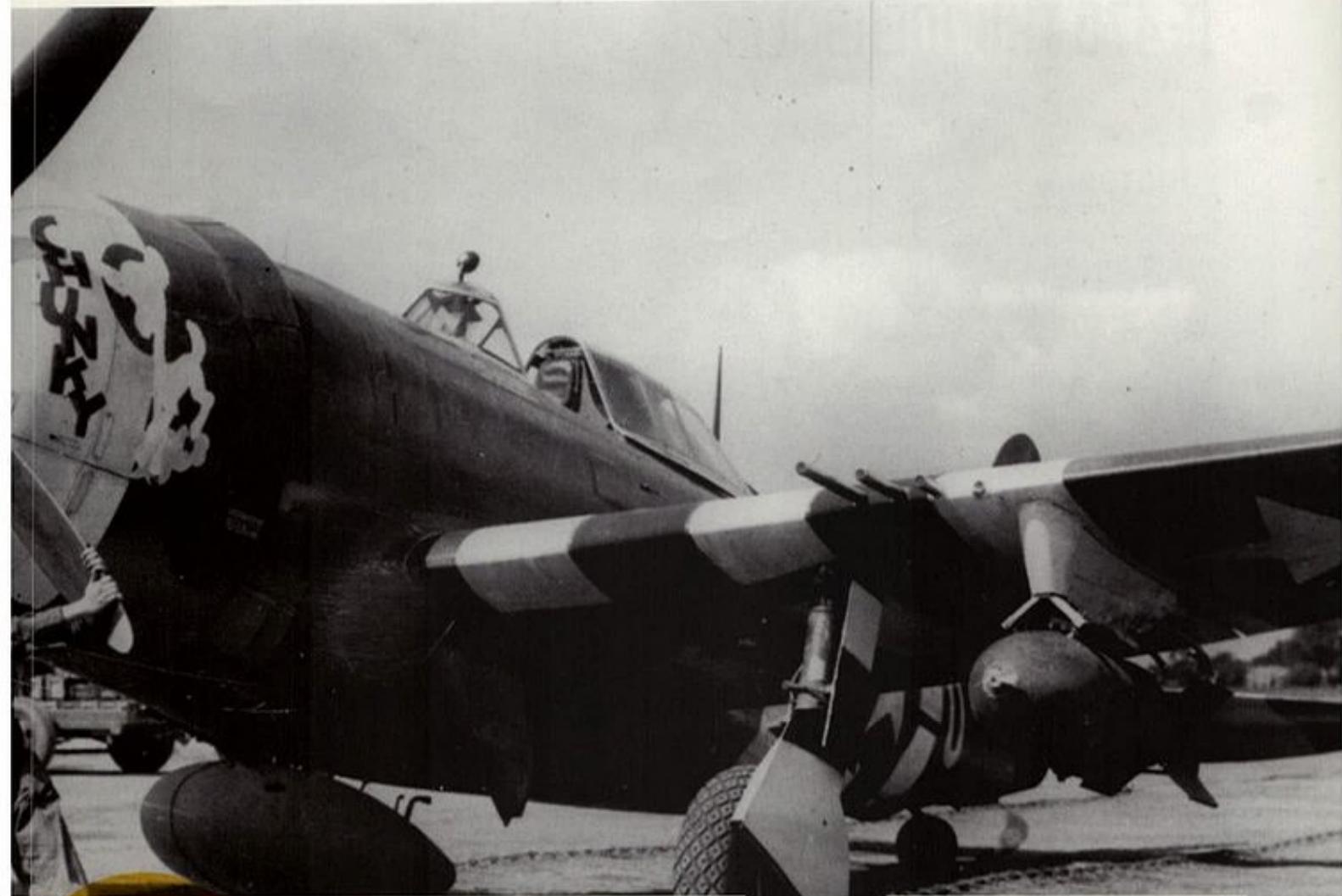
ISBN: 978-84-17019-55-6

Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida o memorizada en sistemas de archivo o transmitida de cualquier forma o medio electrónico, mecánico, a través de grabaciones u otros sistemas en uso y futuros, sin explícita autorización escrita por parte del editor.

Este fascículo va acompañado de una réplica a escala en material die cast.

MODELO PARA COLECCIONISTAS. NO ES ACONSEJABLE PARA MENORES DE 14 AÑOS.

Creditos: Getty Images de The warbird watcher - www.thewarbirdwatcher.com



Dicen los expertos que existen dos formas de construir un caza: una es diseñar un prototipo liviano, aerodinámico y maniobrable, y luego buscar el motor más apropiado para impulsarlo. La otra es hallar el motor más potente que exista y después diseñar un avión alrededor de él. Esta opción fue la elegida por Republic Aviation para crear el P-47 Thunderbolt, un monoplaza de ala media que se volvió el peso pesado de los cazas de la Segunda Guerra Mundial. El diseño se basó en un prototipo creado por el ingeniero y piloto Alexander Seversky en 1934.

Fue equipado con el motor Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp, capaz de producir entre 2000 y 2800 hp según su versión, gracias a sus 18 cilindros radiales dispuestos en pares de nueve. Pesaba casi una tonelada pero era capaz de empujar

hasta ocho toneladas con el avión a carga completa.

El mismo motor fue utilizado por otros dos cazas estadounidenses, el Vought F4U Corsair y el Grumman F6F Hellcat, ambos de la Marina. Pero fue en el P-47, de la Aviación del Ejército de Estados Unidos, donde se le sacó el mayor provecho como caza de escolta de corto y medio alcance, eficaz en el combate aéreo a gran altura y también en el bombardeo y ataque a tierra.

El Thunderbolt, bautizado por los pilotos como Juggernaut –o simplemente “Jug”– porque en el aire era una fuerza imparable que arrasaba con cuanto le pusieran enfrente, realizó 546.000 misiones en sus tres años de operaciones en los teatros europeo y del Pacífico, entre 1943 y 1945, con un sobresaliente resultado: apenas 0,7% de pérdidas por misión y una relación de 4,6 derribos de enemigos por cada avión propio caído.

EL MONOPLAZA MEJOR ARTILLADO

El P-47 Thunderbolt fue el caza estadounidense más producido, con 15.686 unidades en nueve versiones operativas y con más de cincuenta variantes de diseño, motorización y funciones de combate.

La versión más fabricada fue la del P-47D que acompaña esta colección, que probó ser la más eficaz tanto en combate aéreo como en ataque a tierra, como caza y bombardero, función en la que el Juggernaut demostró su gran poder de daño.

Portaba ocho ametralladoras calibre 12,70 mm que destrozaban con facilidad a los livianos cazas alemanes y japoneses y podía cargar hasta 1100 kilogramos en bombas y lanzacohetes M10 de triple tubo con cohetes M8 de 110 mm.

P-47D THUNDERBOLT EXAMEN DE UN GRAN JUGADOR

HISTORIA

Analizando los combates en suelo europeo durante la Segunda Guerra Mundial, la US Air Force se debatía entre desarrollar cazas ligeros o pesados. Y así surgió hacia 1942 el Republic P-47D, una nave que combinaba poder de fuego con resistencia a los daños. El P-47D fue el caza más potente que tuvo la aviación estadounidense en el frente europeo, con 3752 victorias en el combate aire-aire.

Su creador

Alexander Kartveli (1896-1974)

Aunque este ingeniero nacido en Tiflis, Georgia, fue uno de los diseñadores más importantes de la industria aeronáutica militar norteamericana y mundial, su vida transcurrió forzosamente en el más absoluto secreto debido a la cantidad de información estratégica que manejaba. Junto con su compatriota Alexander de Seversky, en 1939 creó en Nueva York la Republic Aviation Company.



Resistencia a toda prueba

El 26 de junio de 1943, Robert S. Johnson (uno de los ases de la US Air Force y a su vez el aviador con más victorias en el teatro europeo, con 28 derribos) piloteaba un P-47D, también conocido como Juggernaut ("fuerza arrolladora"), cuando fue atacado por una lluvia de cañonazos de la aviación alemana mientras sobrevolaba Francia. Tras recibir 21 impactos de cañones de 20 mm y más de 100 de ametralladoras de calibre estándar, Johnson pudo aterrizar sano y salvo en suelo inglés.



Dimensiones técnicas

Longitud >



Altura >



EL AVIÓN

Cabina: el piloto contaba con protección blindada delantera y trasera para los combates aéreos.



Depósitos externos: le daban mayor autonomía para misiones de caza en territorio enemigo. Llevaba tres, uno en cada ala y otro debajo del fuselaje.

Armamento

- 8 ametralladoras M2 Browning de 12,7 mm
- Bombas hasta 1134 kg
- 10 cohetes HVAR de 127 mm

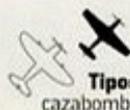
Ametralladoras
cuatro en cada ala
proyectiles cada una
proyectiles sin pa

Ficha técnica



País de fabricación: EE.UU.

Cantidad fabricada: 15.686 (incluye todas las variantes)



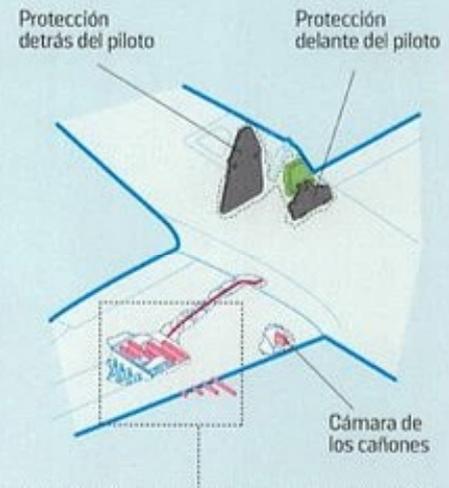


PODER DE FUEGO

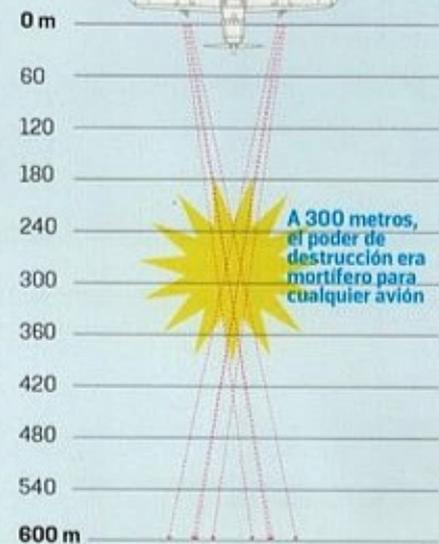
Un tanque en el aire

Dos fortalezas técnicas convirtieron al "Jug" en uno de los mejores cazas durante la guerra. Con un peso de 4536 kg vacío, que duplicaba el del Spitfire británico, fue uno de los monomotores más pesados. Además de ser un veloz tanque de guerra en el aire, tenía una enorme capacidad ofensiva.

Blindaje y armamento



Trayectoria de los disparos de los cañones



Rango de acción:
1600 km

Techo máximo:
12.810 m

Motor:
Pratt & Whitney R-2800-21

Potencia:
2100 hp

HISTORIA DE UN DISEÑO PRODIGIOSO

Combinar en la misma aeronave un enorme motor turboalimentado, ocho ametralladoras pesadas, dos tanques de combustible y un tren de aterrizaje retráctil no fue tarea sencilla. Requirió toda la inventiva de un genio: Alexander Kartveli.

THUNDERBOLT CÓMO NACIÓ EL TANQUE VOLADOR



PODER DE FUEGO Los cuatro cañones de las ametralladoras calibre 12,70 que portaba el Thunderbolt en cada ala, capaces de destrozarse el fuselaje de los cazas enemigos.

Alexander Prokofiev de Seversky, un piloto e ingeniero ruso nacionalizado estadounidense, había fundado

Seversky Aircraft Corporation a mediados de los años 30 y su primer contrato importante con las Fuerzas Armadas de EE.UU. fue la producción del P-35, un caza liviano que tuvo el honor de ser la primera aeronave en enfrentar a los A6M Zero japoneses al lograr despegar en medio del ataque nipón a Pearl Harbor.

A fines de 1938, Seversky quedó fuera de la compañía por desmanejos financieros y un sospechoso contrato secreto con el gobierno japonés. La empresa se refundó como Republic Aviation y mantuvo en su nómina al

jefe de diseño de Seversky, un ingeniero soviético llamado Alexander Kartveli, que se basó en el P-35 para idear un caza pesado de acuerdo con las especificaciones solicitadas por la Aviación del Ejército de EE.UU. (USAAF).

En 1940, sobre la base de los informes de los combates aéreos que tenían lugar en el frente occidental, la USAAF precisaba un caza que superara en alcance y poder de fuego a los Spitfire y Hurricane británicos. Kartveli esbozó entonces un caza pesado totalmente metálico a partir del motor turboa-

alimentado Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp de 2000 hp.

Republic Aviation ganó el contrato y comenzó la construcción del prototipo XP-47B derivado de su diseño. Kartveli debió apelar a todo su inge-

LA MEJOR VERSIÓN

La versión más lograda y producida del Thunderbolt fue la P-47D, de la que hicieron 12.558 unidades, la mayor cantidad producida de un caza estadounidense.

Creditos: Dominio Público - Imperial War Museums - By Flickr user "lataque" - CC BY-SA 2.0 - Semilla Alexander Kartveli Association



EL PATRÓN DEL AIRE

Un Thunderbolt P-47 del 56º Escuadrón de Caza de la USAAF, el que más victorias acumuló durante la Segunda Guerra Mundial: 674 derribos.



nio para combinar el potente motor con las ocho ametralladoras calibre 12,70 montadas en las alas del prototipo y un tren de aterrizaje retráctil.

La tarea fue tan agotadora como prodigiosa: el turbocompresor General Electric debió instalarse atrás en el fuselaje, cerca de la cola. Los conductos que lo alimentaban pasaban por debajo de las alas desde el motor, lo que engrosaba el fuselaje. Esto complicaba el uso de una hélice grande, como la que requería el motor R-2800 para impulsar tremenda bestia, porque aumentaba el riesgo de que las aspas tocaran el piso en el despegue. Y debía dejar espacio para los anclajes de las bombas. Así que el tren de aterrizaje debía ser alto, pero también sólido para soportar el peso. Y debía ocupar poco espacio al plegarse para no interferir con los cargadores de las ocho ametralladoras, de entre 250 y 425 proyectiles cada una.

Juggernaut surge

Fue un triunfo técnico diseñar el XP-47B, que voló por primera vez el 6 de mayo de 1941. El resultado fue un fuselaje que en la trompa tenía la forma de una pera invertida, no redonda, para dar espacio a los radiadores y los escapes, que se afinaba hacia la cola. La cabina, presurizada y confortable, tenía una carlinga abisagrada con forma puntiaguda, lo que le dio el mote de *razorback* ("hoja de navaja").

El motor exigía además tener una enorme capacidad de combustible, para ello se instalaron en el fuselaje un depósito principal y otro auxiliar, para 776 y 379 litros respectivamente, de construcción autosellante.

Pese a ciertas dificultades técnicas resueltas en los modelos posteriores, el Ejército de Estados Unidos hizo un primer pedido de 171 de los nuevos cazas, y pronto un segundo pedido de 602 unidades de un mode-



ALEXANDER KARTVELI

"Cuanto más alto y rápido vuela el hombre, más aparatos electrónicos necesita para complementar su cerebro."

lo mejorado, designado P-47C.

En 1943, las primeras entregas del Thunderbolt fueron a equipar el 56º Escuadrón de Caza de la USAAF, el que más victorias obtuvo entre todas las fuerzas estadounidenses, con una cifra final de derribos en combate aéreo de 674 aviones enemigos.

La versión más lograda y producida del Thunderbolt fue la P-47D, de la que hicieron 12.558 unidades, la mayor cantidad fabricada de un caza estadounidense. Incorporaba un surtido de mejoras: motor con inyección de agua para empuje de emergencia en combate, un nuevo turbocompresor, blindaje reforzado para el piloto, y un ala universal con anclajes subalares para bombas de 454 kg en cada lado, al que se podía sumar un depósito descartable de 568 litros, más la carga ventral. Juggernaut había nacido y su historia de logros recién comenzaba.



EL VERDUGO DE LA LUFTWAFFE

El poder del Thunderbolt en el ataque a tierra se resume en un número: 3315 aviones del Tercer Reich fueron destruidos antes de despegar. En combate aéreo derribaron otros 3752.

©Hobby Boss By John5199 - 05/01/20



VUELA LEJOS Gracias a un tanque descartable de 568 litros, el P-47 tenía autonomía para volar al corazón de Alemania o en misiones de largo alcance en el Pacífico y Asia.



FRANCIS S. GABRESKI,
el as de los P-47

"QUERÍA VOLAR UNA VEZ MÁS"

El piloto más destacado de los P-47 Thunderbolt fue el estadounidense de origen polaco Francis Stanley "Gabby" Gabreski (1919-2002), as del aire del mítico Escuadrón 56 de cazas de la Aviación del Ejército de EE.UU. (USAAF), que alcanzó 34 derribos confirmados en la Segunda Guerra Mundial y luego como piloto de la Fuerza Aérea en la guerra de Corea.

En 1942 se sumó como voluntario a los escuadrones de pilotos polacos de la Royal Air Force británica y en febrero de 1943, ya capitán, se sumó al Escuadrón 56 de la USAAF y entrenó a sus pilotos en las tácticas aprendidas en territorio europeo. Para mayo de 1944 se transformó en el líder de los ases del aire estadounidenses en el teatro de operaciones europeo, con 28 derribos, un título que nadie pudo arrancarle.

En julio, cuando se disponía a viajar a Estados Unidos para casarse, voló una última misión de escolta en la que fue derribado y tomado prisionero hasta el fin del conflicto. "Sólo quería volar una vez más", dijo en 1945, cuando fue recibido como un héroe en su país y pudo concretar su postergada ceremonia.

Creditos: By Alan Wilson - CC BY-SA 2.0 • Dominio Público - By U.S. Air Force



AMOS DEL AIRE Un caza liviano P-51 Mustang junto al pesado P-47D Thunderbolt salen de un loop, en una demostración aérea en Estados Unidos.

EVOLUCIÓN DE UN LUCHADOR

Tuvo nueve modelos diferentes y 53 variantes de todos ellos. Cómo pasó de ser una "bañera voladora" a la mayor pesadilla de los cazas alemanes. La historia del líder de los ases estadounidenses.

THUNDERBOLT EL MÁS FERROZ DE LOS CAZAS PESADOS

La prueba de que un avión de combate es bueno surge de la cantidad de versiones que de él se fabricaron. El caso del P-47 Thunderbolt es la confirmación de esa regla: tuvo nueve modelos operativos y 53 variantes de todos ellos. Solo el P-47D, que acompaña esta colección, tuvo 29 versiones debido a cambios en el diseño, la motorización, el turbocompresor, el sistema de refrigeración, el blindaje y hasta en la cabina, con la incorporación de la carlinga tipo burbuja, que mejoró la visibilidad trasera del piloto.

También influyó en este sorprendente número de versiones que Republic Aviation no fue la única compañía en fabricarlo. Debido a la alta demanda de P-47, Republic le dio licencia a Curtiss, fabricante del Warhawk, para producir los Thunderbolt. Así, la versión P-47 23-RA difirió de sus antecesores en incorporar las hélices eléctricas de pala Curtiss, sólo fabricada por esa compañía. La innovación probó ser acertada, ya que de esa versión se construyeron 889 unidades, la tercera más numerosa del total fabricado. Sólo

la superaron las variantes 30-RA (incorporaba frenos de picada y las hélices Curtiss) con 1028 unidades y la 40-RA (con la aleta dorsal que le daba más estabilidad) de la que se construyeron 1800 aviones.

El cambio de hélice sirvió para sacar mejor provecho del Thunderbolt en las trepadas, al emplear al máximo el empuje que generaba el nuevo motor R-2800-59 (2500 hp, contra los 2000 originales) que le permitía alcanzar los 700 km/h a 9100 metros de altura. Así, el P-47 dejó de ser la "bañera voladora", como la llamaban algunos pilotos, y pudo perseguir a los Messerschmitt Bf 109 y los Focke Wulf Fw 190 alemanes, con consecuencias tan sorprendidas como desastrosas para los cazas alemanes.

Si bien el Juggernaut de la USAAF era excelente en picada, con las hélices de pala Curtiss se deshizo de un nuevo defecto para transformarse en una máquina letal en el combate aéreo. La industria aeronáutica estadounidense había construido un caza pesado que podía dar pelea a los mortíferos cazas ligeros de la Luftwaffe y del Imperio japonés. El fin de la guerra en el aire había comenzado.

UN AVIÓN HECHO PARA DURAR

La sólida estructura del fuselaje y las alas del P-47 le permitía aguantar fuego enemigo a un punto en el que otros cazas resultaban derribados o inutilizados. Cuando los P-47 fueron retirados de operaciones en la Fuerza Aérea y la Aviación del Ejército estadounidense tras la guerra de Corea, casi la mitad de la flota había sobrevivido ambas guerras y continuaba apta para combate. Fue así que Estados Unidos decidió vender estos rezagos a buena parte de los países de América Central y del Sur, donde continuaron su actividad hasta fines de los años 50. En Sudamérica, el único país que no contó con los P-47 en su fuerza aérea fue la República Argentina.

EN ACCIÓN TEATROS DE OPERACIONES

Entre 1943 y 1945, los P-47 participaron en todos los teatros de operaciones, excepto Alaska. Sobresalieron por su poder destructivo en ataques a tierra y en su velocidad para el combate aéreo. El rol destacado de los pilotos brasileños.

THUNDERBOLT MORTÍFERO EN TODOS LOS FRENTEROS

El P-47 Thunderbolt participó en casi todos los teatros de operaciones de la Segunda Guerra Mundial, operado tanto por la Aviación del Ejército de Estados Unidos (USAAF) como por otras fuerzas aliadas.

Su bautismo de fuego ocurrió el 15 de abril de 1943, durante una misión de barrido sobre territorio europeo previo a un bombardeo aliado, cuando el mayor Don Blakeslee del 4º Escuadrón de Cazas derribó un Focke Wulf Fw 190 alemán.

Para mediados de ese año, los P-47 ya estaban desplegados en el Mediterráneo y en el Pacífico. Al año siguiente, el Thunderbolt ya operaba en todos los teatros de operaciones de la Segunda Guerra excepto Alaska.

Los primeros modelos del Thunderbolt (P-47 C y D) fueron utilizados como escoltas de bombarderos en Europa Occidental, pero luego

fueron reemplazados por los P-51 Mustang, de mejores prestaciones en vuelos de largo alcance. Entonces, comenzaron a ser utilizados en ataques a tierra por tres razones: su resistencia al fuego enemigo, su velocidad en ataque en picado (superaba los 850 km/h) y su poder de daño gracias a las bombas de 220 kilos -podía llevar hasta tres-, los cohetes M8 -equivalentes a un cañón de 105 mm- y sus ocho ametralladoras alares Browning calibre 12,70 que literalmente destrozaban los vehículos blindados en tierra.

Cuando los Thunderbolt llegaron al teatro europeo, los pilotos británicos y estadounidenses que venían de volar los Spitfire los recibieron con escepticismo. En el combate aéreo, los cazas alemanes eran más veloces en la trepada y podían escapar fácilmente de los Thunderbolt.

La incorporación de las hélices de pala eléctrica Curtiss les dio a los



ESCUPIENDO FUEGO

Una muestra del poder de fuego de las ocho ametralladoras Browning calibre 12,70, que destrozaban un caza o un vehículo blindado.

Juggernaut el empujón que les faltaba para equiparar en trepada a los cazas alemanes. El Escuadrón 56 de Cazas, el único que no reemplazó los P-47 por los P-51 Mustang, demostró su valor al alcanzar el récord de 674 aviones de la Luftwaffe derribados.

Táctica inusual

Una de las especialidades de los P-47 en ataque a tierra era el *skip bombing*, una táctica de bombardeo a baja altura que literalmente hacía rebotar las bombas contra el piso hasta llegar a un blanco que se encontraba escondido, como los trenes en los túneles de montaña. Esta táctica había probado su eficacia en los ataques navales: las bombas portaban una espoleta de detonación

Creditos Dominio Público - by AlanJaris - Dominio Público - By US Air Force - Usa Libre - By NASA on The Commons

LAS MISIONES DEL THUNDERBOLT



PACÍFICO

Varios grupos de cazas de la Quinta Fuerza Aérea volaron los P-47 en combate aéreo y ataque a tierra en Nueva Guinea y Filipinas entre 1943 y 1944. Allí operaron también los pilotos del Escuadrón Aéreo de Pelea 201 de la Fuerza Aérea mexicana (791 misiones, ni una sola baja propia). Con la incorporación de nuevos tanques descartables, los Thunderbolt participaron en misiones de largo alcance como escolta de los bombarderos B-29 sobre territorio japonés.

BIRMANIA

Los P-47 llegaron a este teatro de operaciones recién en la primavera boreal de 1944, pero aun así participaron en muchas misiones como cazabombarderos contra las fuerzas japonesas en Birmania.

MAR MEDITERRÁNEO

Entre 1943 y 1944, el 57 Grupo de Cazas de la USAAF actuó desde las bases de Termoli y de Córcega en tareas de intercepción, bombardeo en picada y escolta de bombarderos en Italia y el sur de Francia.

EUROPA ORIENTAL

Una vez asegurada la superioridad aérea sobre el sur de Francia e Italia, los escuadrones de Thunderbolt comenzaron a realizar incursiones en Austria y los Balcanes, en misiones de barrido y bombardeo sobre las pocas bases de la Luftwaffe aún activas.

demorada, que hacía que la bomba primero rebotara sobre el agua y comenzara a hundirse, para detonar por debajo de la línea de flotación de las naves enemigas.

Los pilotos no europeos de P-47 que más se destacaron en el Mediterráneo fueron los del Grupo de Aviación de Caza 1 de la Fuerza Aérea brasileña, apostado en el sur de Italia. Entre mayo de 1944 y abril de 1945, los 48 pilotos brasileños que lo integraban participaron en 445 misiones, la mayoría de ataques a tierra, en las que destruyeron 1304 vehículos blindados y de transporte, 13 vagones de carga, 25 puentes ferroviarios y terrestres y 31 depósitos de combustible en Italia y Alemania.



CAZA VERDE-AMARELO Un P-47D del Grupo de Caza 1 de la Fuerza Aérea brasileña, con más de treinta misiones. Nótese la modificación del escudo de la USAAF con la bandera de Brasil.

CIFRAS Y DATOS CURIOSOS DEL THUNDERBOLT



UNA TORMENTA DE PLOMO

El Thunderbolt no tenía la maniobrabilidad de los cazas alemanes. Pero volaba más alto que cualquiera de ellos, con un techo operativo de 12.000 metros. Sus casi ocho toneladas de peso le permitían caer en picada a más 800 km/h sobre sus enemigos y destrozarlos con sus ocho ametralladoras calibre 12,70, que podían descargar una tormenta de plomo de 3400 municiones durante largos treinta segundos.

3752

AVIONES ENEMIGOS DERRIBARON LOS THUNDERBOLT EN COMBATES AÉREOS Y OTROS 3315 EN TIERRA, SÓLO EN EUROPA.

0,7

ES EL ÍNFIMO PORCENTAJE DE P-47 PERDIDOS POR MISIÓN CONCRETADA. POR CADA AVIÓN CAÍDO, DERRIBARON 4,6 ENEMIGOS.

THUNDERBOLT

P-47D

28

DERRIBOS CONFIRMADOS ES EL RÉCORD DEL TENIENTE CORONEL FRANCIS GABRESKI A BORDO DE SU P-47 CONTRA LA LUFTWAFFE.

119.750

TONELADAS DE BOMBAS LANZARON LOS P-47 EN TODOS LOS TEATROS DE OPERACIONES DE LA SEGUNDA GUERRA.



UN CAZA DURO DE MATAR

La popularidad del P-47 entre los pilotos de combate no se debió sólo a su poder de fuego o capacidad de destrucción. También era un caza insólitamente confortable y seguro. Los pilotos podían moverse dentro de la cabina y el avión podía recibir fuego directo sin dejar de funcionar. Su mayor valor en combate era que podía regresar al piloto sano y salvo, aun con decenas de agujeros en su fuselaje.



PONDERANDO LA DUREZA "PODÍA ATERRIZAR DE PANZA TAN BIEN COMO SOBRE SUS RUEDAS. APRENDIMOS A APRECIAR ESA CLASE DE DUREZA." HARRISON "BUD" TORDOFF, AS DEL AIRE Y PILOTO DEL P-47.

Credits: Airwolfound from Herfordshire, CC BY-SA 2.0 - Devinski Publica - By Unknown U.S. Army Air Forces soldier



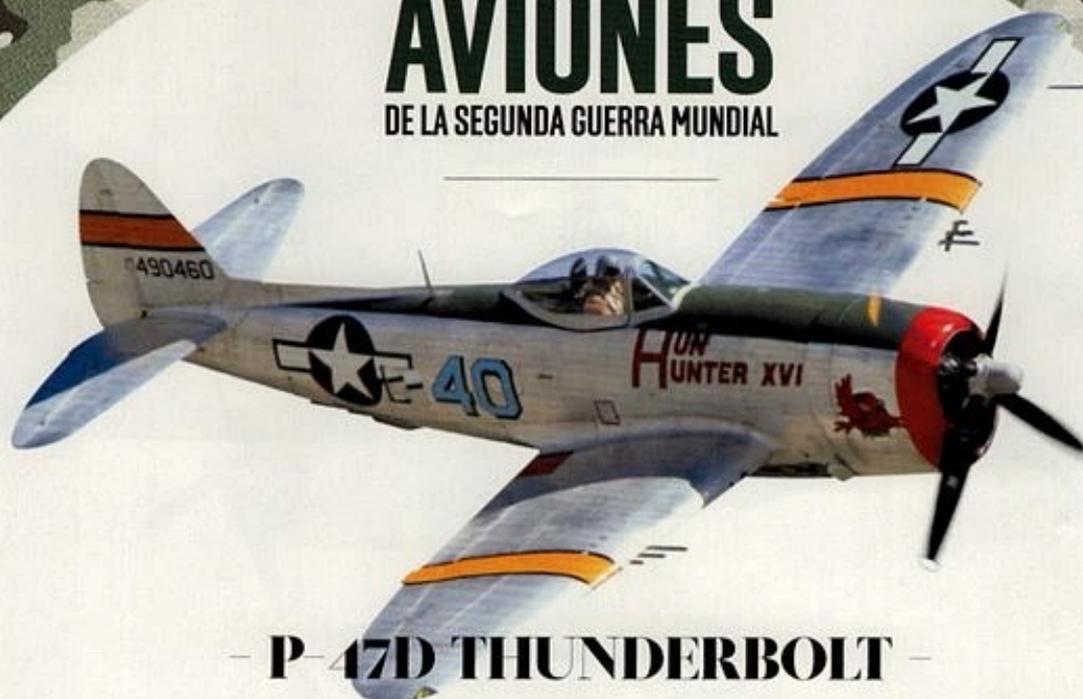
546.000

MISIONES DE COMBATE VOLARON LOS THUNDERBOLT ENTRE MARZO DE 1943 Y AGOSTO DE 1945, SUMANDO CASI DOS MILLONES DE HORAS DE VUELO.



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



- P-47D THUNDERBOLT -

Líder de los ases estadounidenses, participó en todos los teatros de operaciones relevantes de la Segunda Guerra y se destacó tanto en el ataque a tierra como en el combate aéreo.

Así se convirtió en una pesadilla para los cazas alemanes.



ENTREGAS DE LA COLECCIÓN

Spitfire Mk Vb // P-51B Mustang // Halifax B Mk III // Messerschmitt Bf 109F-4 // Wellington Mk X // Mitsubishi A6M Zero
// F4U-1D Corsair // Ilyushin Il-4 // Fw 190A-8 // **P-47D Thunderbolt** // G4M Betty // Hurricane Mk IIB
Heinkel He 177 // Dewoitine D.520 // P-40B Warhawk // Whitley Mk V
Lavochnik La-7 // B-29 "Enola Gay" // F6F Hellcat // Ju 88 A-4

luppa

ISBN 978-84-17019-55-6



9 788417 019556

© 2017 Luppa Solutions S.L. Todos los derechos reservados.

Todas las entregas son parte de la colección "Aviones de la Segunda Guerra Mundial". Prohibida su venta por separado. Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio. Desarrollo editorial: almaceneditorial.com

Hobbies Belgrano



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



LAVOCHKIN LA-7

luppa

SUMARIO

- 4-5.**  **INFOGRAFÍA**
A LA CAZA DEL CAZA
Cuáles eran sus medidas. Qué velocidades alcanzaba. Qué estrategias utilizaba y más información detallada sobre esta aeronave soviética.
- 6-7.**  **HISTORIA**
UNA VICTORIA QUE SE HIZO LEYENDA
En combates sobre territorio alemán, al inicio de 1945, un Lavochkin La-7 logró derribar al poderoso Me 262 de la Luftwaffe. Algo que nunca antes había sucedido.
- 8-9.**  **LÁMINA CENTRAL**
EL MEJOR CAZA SOVIÉTICO
El Lavochkin La-7 entró al servicio de la Fuerza Aérea de la URSS a fines de la Segunda Guerra. Fue un arma decisiva en los combates aéreos contra los aviones de la Luftwaffe.
- 10-11.**  **EVOLUCIÓN**
EL ARMA FINAL RUSA
Al terminar la contienda, la producción del La-7 había superado las 5700 unidades, luego de que el modelo fuera mejorado para incrementar la velocidad y maniobrabilidad.
- 12-13.**  **EN ACCIÓN**
ATAQUES SOBRE ALEMANIA
La *performance* del Lavochkin La-7 fue decisiva en los combates contra la Luftwaffe. En la batalla de Berlín, participó en exitosas persecuciones de los Fw 190 alemanes.
- 14-15.**  **MISCELÁNEAS**
CIFRAS Y DATOS PARA RECORDAR DEL LA-7
¿Qué otros países lo usaron? ¿Qué novedades y mejoras sumaba una de sus versiones? Esas respuestas y más información destacada de los La-7.



CONDECORADO Kozhedub, alias "Iván el Terrible", fue honrado como Héroe de la Unión Soviética en tres ocasiones y recibió la Orden de Lenin, la de la Estrella Roja y la de la Gran Guerra Patriótica.



AS DEL AIRE Alelyukhin, condecorado dos veces como Héroe de la Unión Soviética, posa en su *cockpit* al regreso de una misión en Prusia Oriental.

LA-7 LA AMENAZA SOVIÉTICA

Entró en la Segunda Guerra Mundial en los años finales y es considerado el mejor caza de combate soviético de la época. Su éxito en las batallas estaba basado en su excelente maniobrabilidad, resistencia y velocidad.

Hobbies Belgrano

Aviones de la Segunda Guerra Mundial

© 2017 Lupp Solutions S.L. Todos los derechos reservados. www.luppasolutions.com

Desarrollo editorial para Lupp Solutions: almaceneditorial.com

Impreso en China. - Importador: S.A. LA NACIÓN, Zepita 3251, CABA.

Título: Lavochkin La-7 - Crédito foto de tapa: Render libre uso

ISBN: 978-84-17019-62-4

Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida o memorizada en sistemas de archivo o transmitida de cualquier forma o medio electrónico, mecánico, a través de grabaciones u otros sistemas en uso y futuros, sin explícita autorización escrita por parte del editor.

Este fascículo va acompañado de una réplica a escala en material die cast.

MÓDELO PARA COLECCIONISTAS. NO ES ACONSEJABLE PARA MENORES DE 14 AÑOS.

Créditos: Dominio Público - Archivo histórico de la URSS • Dominio Público - Archivo histórico de la URSS • Dominio Público - Warburton • Dominio Público - ru.wikipedia.org



EL CAZA DEL PUEBLO

Un La-7, armado con tres cañones de 20 mm Berezin B-20, es exhibido en el Parque Central de Leningrado tras el fin de la Segunda Guerra Mundial, en 1945.

Considerado el mejor caza soviético fabricado en serie durante la Segunda Guerra Mundial, el Lavochkin La-7 era un monomotor de ala baja cuyo enorme éxito en combate radicó esencialmente en su muy buena maniobrabilidad horizontal, su excelente impulso, su capacidad para girar, su velocidad y una gran resistencia debida a su motor enfriado por aire. Por todo ello, fue un rival casi insuperable para los pilotos de la Luftwaffe en los años finales de la guerra.

Hasta la llegada del La-7, la Fuerza Aérea de la Unión Soviética sostenía su poderío aéreo en el Lavochkin La-5. Sin embargo, en 1943 los soviéticos decidieron mejorar el poder de sus cazas y se abocaron al diseño de

un nuevo avión que pudiera convertirse en un adversario temible para la aviación alemana. Así nació el La-7, que fuera producido en grandes cantidades antes de entrar en servicio en los primeros meses de 1944.

Además de ser el caza de combate más importante de los soviéticos en los años decisivos de la Segunda Guerra, el Lavochkin La-7 fue también utilizado como banco de pruebas para sistemas avanzados de propulsión, esencialmente cohetes que se instalaban en la parte trasera del fuselaje y que eran alimentados con combustibles líquidos. Este uso demostró la enorme versatilidad del La-7, cuyas prestaciones le valieron ser considerado unánimemente como el mayor logro jamás alcanzado por la ingeniería aeronáutica mundial en materia de aviones de pistón.



SEMIÓN LAVOCHKIN

Ingeniero militar, diseñador y constructor aeronáutico soviético, creador de los cazas Lavochkin.

HÉROE DE LA URSS

Muchos ases soviéticos de combate aéreo pilotearon con éxito el Lavochkin La-7 entre 1944 y 1945. La lista se integra con nombres célebres como Iván Kozhedub, Sultan Amet-Khan, Alexey Alelyukhin y Vladimir Lavrinenkov. Pero fue sin dudas Kozhedub quien logró los mayores éxitos. Condecorado tres veces con la Estrella de Oro de Héroe de la Unión Soviética, consiguió 62 victorias y fue el único piloto soviético que lograra derribar un Messerschmitt Me 262, el muy poderoso avión de combate a reacción alemán. Aquel legendario derribo se produjo en febrero de 1945, en las postrimerías de la Segunda Guerra.

LA-7 A LA CAZA DEL CAZA

HISTORIA

En 1938 la empresa Lavochkin inició una exitosa serie de cazas con el LaGG-1. Hacia 1943 los ingenieros vieron que había algunas características del diseño aerodinámico y de los motores del La-5FN que le restaban velocidad y maniobrabilidad. En el La-7 incluyeron entonces, por ejemplo, un sellado completo del carenado del motor, reordenaron la sección central del ala para acomodar mejor el enfriador de aceite e hicieron otras modificaciones que mejoraron la visibilidad del piloto.

Su creador

Semión Lavochkin (1900-1960)

Tras graduarse en la Universidad Técnica Estatal de Moscú comenzó a trabajar en la industria aeronáutica, y ya a los 29 años era el principal constructor aeronáutico del país. Finalizada la guerra, en 1945, diseñó aeronaves de reacción con alas en forma de flecha, entre ellas el La-15, uno de los primeros aviones soviéticos a reacción, contemporáneo del MIG-15. Precisamente fueron los aviones MIG los que luego tomaron la delantera en la industria aeronáutica soviética.



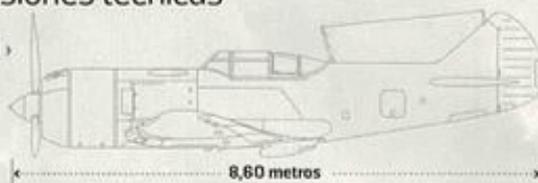
El triunfo sobre un invencible

Los pilotos de la Luftwaffe sabían que cuando volaban por debajo de los 4000 metros, el La-7 era un adversario muy peligroso (combinaba gran velocidad con maniobrabilidad y pesado armamento). Sin embargo, hacia finales de la guerra, los alemanes también habían desarrollado un poderoso caza, el Messerschmitt Me 262. A comienzos de 1945, el hasta entonces invencible caza alemán tuvo su día negro justamente frente a un La-7. El 15 de febrero de ese año, al mando del as de la aviación soviética Iván Kozhedub, un La-7 fue el primer y único caza soviético que derribó sobre Alemania un Me 262.



Dimensiones técnicas

Longitud >

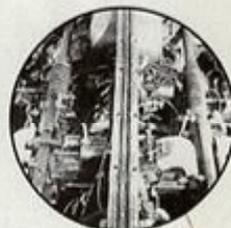


Altura >

EL AVIÓN

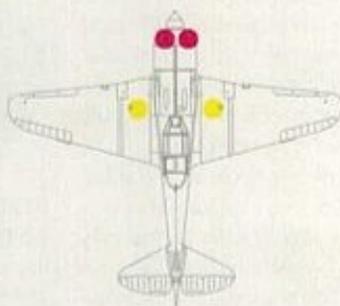


Cañones: estaban sincronizados con la hélice para disparar hasta 800 proyectiles por minuto. En algunas versiones instalaban tres mecanismos que le daba un poder de fuego devastador.



Armamento

- 2 o 3 cañones de 20 mm (B-20 y VhVAK)
- 2 bombas de 100 kg



Ficha técnica



País de fabricación: **Unión Soviética**

Cantidad fabricada: **5753** (incluye todas las variantes)



2,54 metros

Envergadura

9,80 metros

Modificaciones:

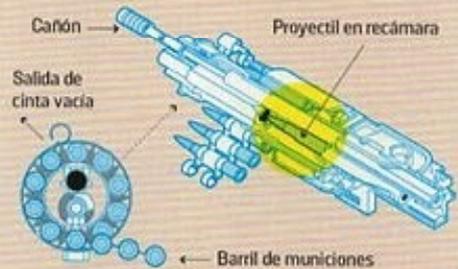
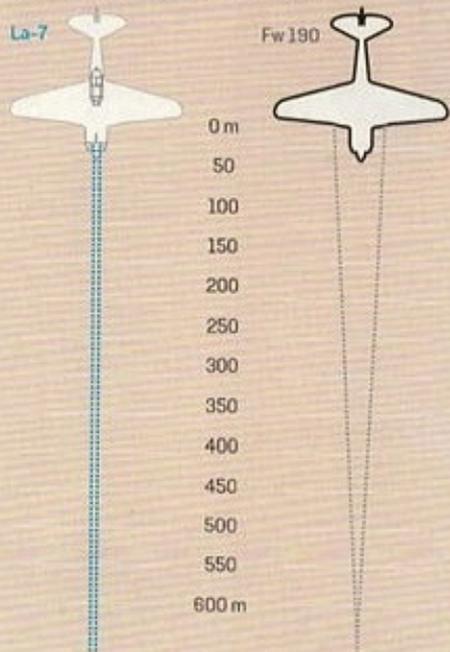
se construyeron varias unidades del entrenador en tándem derivado del La-7, denominado La-7UTI.

MÁQUINA PODEROSA**Un duelo de dos contra 40**

Los pilotos Iván Kozhedub y Dmitri Titorenko tuvieron un exitoso choque contra un escuadrón de 40 cazas Fw 190 en los cielos de Berlín. Para sortear tal situación desventajosa y convertirla en una victoria, ambos pilotos soviéticos treparon hacia la izquierda y se posicionaron detrás de los alemanes, escondiéndose entre las nubes. Entonces se lanzaron a gran velocidad, con el sol de espaldas, y dispararon. Así lograron derribar a los últimos dos Fw 190, que cayeron hacia los suburbios. Luego Kozhedub y Titorenko lanzaron otro ataque en cuña para romper la formación derribando más aviones nazis y regresaron victoriosos a la base.

El cañón ShVak

Era alimentado por un barril de municiones de 20 mm y estaba montado sobre el motor.

**Comparación del rango de disparos**

Rango de acción:
665 km

Techo máximo:
10.450 m

Motor:
Shvetsov ASH-82FN
de 14 cilindros

Potencia:
1650 hp

HISTORIA DE UN COMBATE MÍTICO

En los primeros meses de 1945 el avance soviético sobre Alemania presagiaba el final de la Segunda Guerra Mundial. En aquellos combates, un Lavochkin La-7 logró derribar al poderoso Me 262 de la Luftwaffe. Algo que nunca antes había sucedido.

LA-7

UNA VICTORIA QUE SE HIZO LEYENDA

Cuando el Lavochkin La-7 entró en servicio en los primeros meses de 1944, ya los soviéticos habían comenzado la recuperación de su territorio tras la feroz avanzada alemana. El inicio de esa recuperación había tenido lugar en la larga y trágica batalla de Stalingrado, librada entre agosto de 1942 y febrero de 1943, que dejara más de dos millones de muertos en ambos lados. Tras ese combate, considerado el más sangriento de la historia de la humanidad por el enorme número de víctimas, los soviéticos lanzaron sus ataques sobre las ciudades ucranianas de Korsun y Cherkassy, que les permitieron capturar miles de soldados

BATALLA DE STALINGRADO

Ese combate, entre agosto de 1942 y febrero de 1943, fue considerado el más sangriento de la historia.

alemanes. Más tarde, fue el turno de Odesa y luego de Sebastopol; así acabaron con la presencia del Reich en territorio de la Unión Soviética.

Luego de ello, los soviéticos comenzaron a avanzar sobre sitios que estaban bajo el dominio de las fuerzas de Hitler, como Polonia. En esa época, el poder de los cazas Lavochkin La-7 empezó a hacerse cada vez más notorio, al obtener numerosas victorias en sus enfrentamientos aéreos con la aviación alemana. Sus incursiones sobre tierras polacas obligaron a las fuerzas de Reich a retroceder hasta las ciudades de Coblenza, Dresde y Hamburgo, las cuales fueron sometidas a bombardeos en los que también participaron estadounidenses y británicos. Las víc-



SULTAN AMET-KHAN

De madre tártara y padre daguestaní, logró 30 victorias en 150 combates, recibió la Orden de Lenin tres veces y dos la de Héroe de la Unión Soviética.

timas de aquellos bombardeos se contaron por decenas de miles y sólo en Dresde sumaron más de cuarenta mil, casi todas ellas dadas por desaparecidas luego de que sus cuerpos virtualmente se desintegraran con las bombas.

La hora de los La-7

En los inicios de 1945 los soviéticos lanzaron ataques furiosos sobre territorio alemán y los Lavochkin La-7 dominaron con llamativa facilidad el espacio aéreo, gracias a su gran velocidad y resistencia. Para ese entonces se habían fabricado más de tres mil unidades del caza soviético, de las cuales en los primeros meses de 1945 se introdujeron en combate casi dos mil. Ese gran número de aviones, sumado a la participación de pilotos de la talla de Iván Kozhedub y Alexey Alelyukhin, determinaron que los Lavochkin

Creditos: Dominio Público - Archivo U.S. Army - De libre uso - SigMikLarson - Deviantart - Dominio Público - Waralbum.ru - Dominio Público - www.aeromex.ru



VICTORIA HISTÓRICA

El derribo de un Messerschmitt Me 262, la joya de los cazas alemanes, fue considerado un hito en la historia de la guerra aérea soviética.

La-7 lograron una espectacular tasa de victorias en las incursiones de los meses decisivos de la Segunda Guerra Mundial.

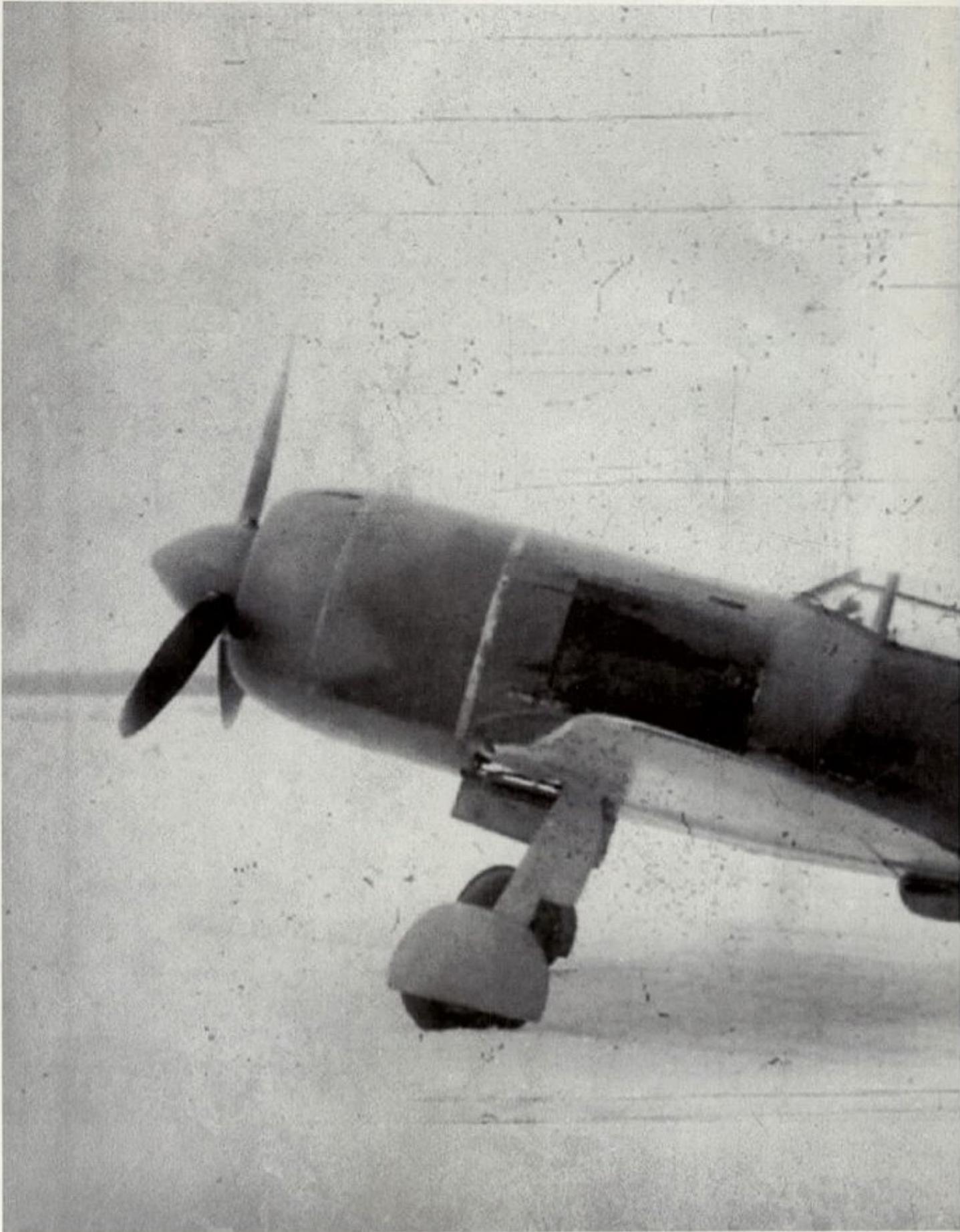
En una de esas incursiones, realizada el 19 de febrero de 1945, tuvo lugar uno de los más célebres derribos de toda la contienda. Fue durante un combate aéreo en el que un Lavochkin La-7 piloteado por el legendario Iván Kozhedub enfrentó a un Me 262, el primer avión de combate a reacción de la historia, que había entrado al servicio de la Luftwaffe el año anterior. Nunca antes un Me 262 había sido vencido por una aeronave soviética y por ello la victoria del La-7 de Kozhedub fue considerada como uno de los grandes capítulos de la historia bélica aérea de la Segunda Guerra Mundial.

Años más tarde, ya terminada la guerra, Iván Kozhedub recordó aquella jornada de gloria en una

entrevista en la que detalló con precisión muchos de los momentos de ese día: "El 19 de febrero estaba en una misión de caza libre con mi compañero Titorenko, incursionando sobre el norte de Fráncfort, cuando reparamos en un avión que volaba a una altura de 350 metros. El avión en cuestión era un Me 262 e iba a una velocidad marginal para mi La-7, por lo que decidí meter máxima potencia y perseguirlo. Cuando estaba preparándome para disparar en la panza del enemigo, mi compañero Titorenko abrió fuego y el Me 262 empezó a girar hacia la izquierda, perdiendo velocidad mientras se me acercaba. Por suerte, no hizo la aproximación en línea recta, porque de lo contrario jamás hubiera conseguido derribarlo. En la guerra era muy importante disparar en giros, trepadas y picados, para no perder segundos que podían ser muy preciosos".



EL CAZA DE UN HÉROE El La-7 N°14, con el que voló el comandante de la Novena Guardia de Cazas Alexey Alelyukhin, que acumuló 40 victorias contra los alemanes.





EL MEJOR CAZA SOVIÉTICO

Por su resistencia, velocidad y maniobrabilidad, el La-7 se convirtió en un arma decisiva en los combates contra las poderosas aeronaves de la Luftwaffe en el avance final sobre Alemania.

LA PESADILLA DE LOS ALEMANES

En el frente oriental, los La-7 acabaron con la superioridad en maniobras verticales de los Bf 109 y tuvieron la velocidad para dar caza a los Fw 190 a baja altitud.

EVOLUCIÓN DE UN CAZADOR

La llegada del La-7 coincidió con el avance final de la Unión Soviética sobre Alemania, que culminaría con el suicidio de Hitler y la inmediata rendición del Tercer Reich. Su producción al terminar la contienda superó las 5700 unidades.

LA-7

EL ARMA FINAL RUSA

El nacimiento del Lavochkin La-7 en 1943 está ligado a la necesidad de las fuerzas soviéticas de mejorar el La-5, el caza que había sido introducido en 1942 y cuyas prestaciones no conformaban a la Unión Soviética. Aquellas mejoras del nuevo avión apuntaron, entre otras cosas, a refinar la aerodinámica y mejorar el peso, que eran dos de los aspectos que más preocupaban. En ese sentido, el proyecto del nuevo La-7 puso el foco en el rediseño del capó, así como en las modificaciones de la toma de aire del radiador, los tubos de escape y la sección central del ala.

Además de los cambios programados, los diseñadores instalaron en el primer prototipo una nueva hélice VISH-105V-4 que soportaba con holgura las velocidades extremadamente altas. Las tomas de aire para el sobrecargador se ubicaron en la raíz del ala y las del radiador debajo del borde de fuga del ala, lo que permitió un incremento del flujo de aire de un 20%. Estas mejoras, sumadas al armamento de tres cañones B-20 de 20 mm montados en el capó, serían esenciales para el éxito del Lavochkin

La-7 tras su entrada en la Segunda Guerra Mundial.

Total confianza

Aquel prototipo voló por primera vez en febrero de 1944 y alcanzó velocidades cercanas a los 600 km/h, muy superiores a las del La-5. Sin embargo, los soviéticos decidieron introducir más modificaciones y el 27 de marzo de ese año el nuevo prototipo del La-7 alcanzó la increíble velocidad de 680 km/h a 6000 metros de altura. A partir de allí, la producción se puso en marcha a ritmo sostenido en las fábricas de Gorky y ya para mayo se habían fabricado las primeras 20 unidades del nuevo avión. Apenas un año después, los soviéticos entrarían en Berlín y Hitler se suicidaría en su búnker, precipitando la rendición de Alemania y el final de la Segunda Guerra en el continente europeo. Para ese entonces, la Unión Soviética había lanzado a los campos de batalla 5753 unidades del La-7 salidas no sólo de las fábricas de Gorky sino también de grandes factorías de Ulán-Udé y Moscú. Una enorme producción en un corto tiempo, que dejó en claro la confianza que los soviéticos tuvieron en su nuevo caza.

PINO, ABEDUL Y CRISTAL

El fuselaje del Lavochkin La-7 tenía largueros contruidos con pino y estaba recubierto con un contrachapado de abedul, al tiempo que la cola y los estabilizadores de horizontalidad y verticalidad también eran fabricados en madera.

Por su parte, la cabina del La-7 consistía en una estructura tubular vidriada con un parabrisas reforzado en su parte trasera, con un cristal de 55 mm de espesor que protegía al piloto. Para casos de emergencia la cabina estaba equipada con un interruptor rojo que la expulsaba y permitía que el piloto se eyectara al aire con un paracaídas.

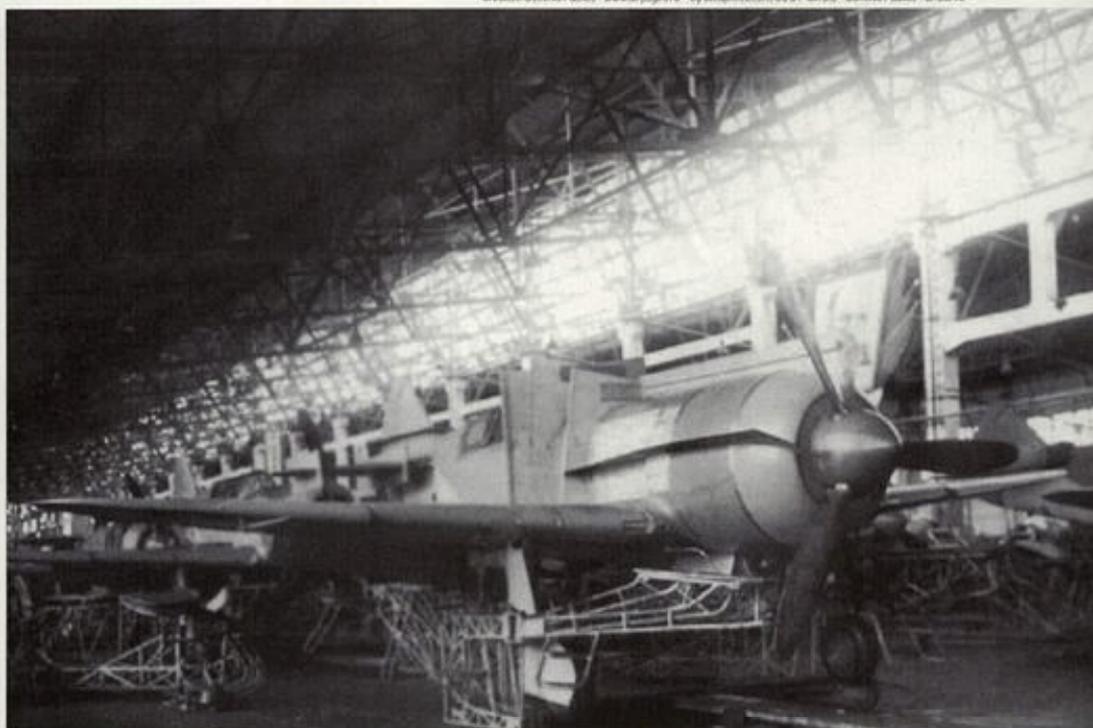


LOS CAÑONES de 20 mm probaron ser suficientes contra los cazas alemanes.

PODER DE FUEGO

El poder de fuego que alcanzaron los Lavochkin La-7 de tres cañones B-20 resultó una de sus características más salientes. Las ventajas de este cañón radicaban esencialmente en su gran confiabilidad y su muy bajo peso, que era apenas de 25 kilogramos incluido el montaje. La probabilidad de que el B-20 se encasquillara era de tan sólo 1 en 4000 disparos, lo que lo convertía en una de las armas más fiables de su época. Esos disparos eran realizados a una velocidad de boca que oscilaba entre los 725 y los 825 m/s, dependiendo del tipo de munición utilizada.

Por otra parte, los tres cañones con que contaba el caza La-7 estaban montados sobre el capó del avión, lo que resultaba una posición óptima para el ataque, que le aseguraba al piloto una gran precisión en los disparos, muy especialmente en los combates cerrados y los giros en los que la elasticidad de las alas solía ser un obstáculo para el éxito de las descargas. En los años en que el La-7 estuvo en el frente de batalla, la tasa de aciertos de sus disparos fue muy alta.



PLENA PRODUCCIÓN Desde la planta de Gorky surgió la mayoría de las 5753 unidades de La-7 que la Unión Soviética utilizó en la Segunda Guerra Mundial.



MOTOR RADIAL El motor Shvetsov ASh-82FN tenía 14 cilindros radiales en dos filas y empujaba 1650 hp, suficientes para un avión de 3300 kg de peso.

EN ACCIÓN TEATROS DE OPERACIONES

Desde su entrada en servicio en 1944, el La-7 resultó decisivo en los combates contra la Luftwaffe. En la batalla de Berlín, que decidiría la suerte de la Segunda Guerra Mundial, participó en exitosas persecuciones de los Fw 190 alemanes.

LA-7 ATAQUES SOBRE ALEMANIA

El Lavochkin La-7 fue uno de los grandes protagonistas de las fuerzas soviéticas y tuvo mucho que ver en el desenlace del conflicto. Fue puesto en servicio a comienzos de 1944 y resultó decisivo en los combates que terminaron con la invasión alemana a la URSS. Gracias a su poderío se consiguió el dominio aéreo sobre la Luftwaffe en la mayoría de los escenarios de aquellas luchas que permitieron a los soviéticos recuperar su territorio bajo el poder de las fuerzas del Tercer Reich.

Luego de expulsar a los alemanes de la URSS, los soviéticos lanzaron una gran ofensiva sobre los dominios del Tercer Reich en los que los La-7 siguieron siendo decisivos, especialmente por su combinación de un gran poder de fuego con una increíble resistencia. El final de ese avance sobre la Alemania de Hitler ocurrió entre abril y mayo de 1945, con la batalla de Berlín que con-

cluiría con la rendición del Reich. En esa batalla participaron más de 7500 aviones soviéticos de los cuales el Lavochkin La-7 fue uno de los que mayor acción tuvo, especialmente en misiones de persecución de los Fw 190 de la Luftwaffe, que los alemanes utilizaban para bombardear unidades de tierra del Ejército Rojo.

Los protagonistas

Uno de los pilotos que participó de aquellas persecuciones contra los Fw 190 fue Iván Kozhedub, héroe soviético y uno de los nombres más recordados de la aviación de la URSS en toda su historia. A poco de comenzada la batalla de Berlín, Kozhedub logró una importante victoria contra los Fw 190 acompañado por Dmitry Titorenko, otro de los grandes ases aéreos soviéticos. Algunos años después, Kozhedub recordó esa misión: "En la tarde del 17 de abril realizamos una misión de caza libre en los suburbios de Berlín con Titorenko. De repente vimos un grupo de 40 avio-

nes Fw 190 cargados de bombas que venían en nuestra dirección, volando a una altura de 3500 metros. A pesar de que los números estaban en contra nuestra, decidimos atacar ya que iban directos hacia nuestras tropas. Trepamos hacia la izquierda, nos posicionamos detrás de ellos escondiéndonos entre las nubes, picamos a máxima velocidad y atacamos con el sol de espaldas. Yo disparé a quemarropa contra un Fw 190, que cayó en los suburbios de la ciudad. Los nazis pensaron entonces que éramos muchos más y, confundidos, se deshicieron de sus bombas. Empezaron a volar en círculos defensivos, en los que cada uno vigilaba la cola de su compañero, y comenzaron a atacarnos. Titorenko derribó a uno que estaba detrás de mí, mientras que yo alcancé a otro que se lanzaba en picada. Tras esto, volvimos a la base y aterrizamos casi sin combustible en nuestros depósitos. Tras esta batalla, mi marcador llegó hasta las 62 victorias".

Credito: Dominio Público - almpot.ru • Dominio Público - www.airwar.ru



POTENCIA EXTRA El La-7PVRD y el La-9 incorporaron dos turbinas jet subalares que le podían dar hasta 119 km/h más a los 660 que alcanzaba de velocidad máxima.



EXPERIMENTAL La variante La-7R incluyó un cohete de combustible líquido RD-1KhZ en la cola, que le daba 80 km/h extra.



SIMPLE PERO CUMPLIDOR

El tablero de indicadores de la cabina del La-7 era algo precario en aspecto, pero daba la información que el piloto necesitaba, sin añadidos ni lujos.

REGIMIENTOS Y ASES DEL LA-7

EL PRIMERO

El regimiento 176 de la guardia, considerado de elite y en el que volaba Kozhedub, fue la primera unidad en recibir los La-7. Durante la Segunda Guerra, este regimiento realizó 9450 misiones, de las cuales 4016 fueron de caza libre, entró en combate aéreo en 750 ocasiones y derribó 389 aviones enemigos.

DESDE LITUANIA

Con base en Šiauliai, Lituania, el regimiento 63 recibió 30 La-7 provenientes de la fábrica de Moscú. Realizaron 116 salidas en un solo mes, escoltando bombarderos y protegiendo a las tropas de tierra. Derribaron 52 aviones Fw 190 y tres Bf 109, perdieron tres pilotos y ocho La-7 (cuatro de ellos a causa de averías en el motor).

ASES

El regimiento 9 de la guardia, perteneciente al Octavo Ejército Aéreo, también recibió los La-7. Aquí se destacaban ases como Sultan Amet-Khan (30 victorias propias y 19 compartidas), Alexey Alelyukhin (40 victorias propias y 17 compartidas), Vladimir Lavrinenkov (35 victorias propias y 11 compartidas) y Aleksandr Kasarev (30 victorias propias y 11 compartidas).

FALLADOS

No todos los La-7 que salían de fábrica llegaron al frente. Una serie demostró fallas durante picados a velocidad (se descubrió que el problema estaba en los largueros), por lo que fueron devueltos para repararlos.

CIFRAS Y DATOS PARA RECORDAR DEL LA-7



CON CÁMARA Y MÁS GRANDE

El La-7UTI, variante del La-7 que se usaba para entrenamiento, mejoró las condiciones del piloto, para lo cual se agrandó la cabina y se montó un sistema de navegación complementado con una cámara fotográfica. Los cambios elevaron el peso del caza hasta los 3500 kg.

4

PAÍSES UTILIZARON EL LA-7 ADEMÁS DE LA URSS: LAS FUERZAS AÉREAS DE CHECOSLOVAQUIA, CHINA, COREA DEL NORTE Y RUMANIA.

1928

LA-7 SE FABRICARON ENTRE MAYO Y DICIEMBRE DE 1945. CASI TODA AQUELLA PRODUCCIÓN SE REALIZÓ EN LAS PLANTAS DE NIZHNY-NOVGOROD Y YAROSLAV.

LAVOCHKIN

LA-7

2

ERAN LOS MINUTOS QUE TARDABA EL LAVOCHKIN LA-7 EN ALCANZAR LOS 5000 METROS DE ALTURA.

21

SEGUNDOS NECESITABA EL CAZA SOVIÉTICO PARA HACER UN GIRO COMPLETO DE 360 GRADOS.



RETIRADOS Y REEMPLAZADOS

Tras el final de la Segunda Guerra Mundial, los Lavochkin La-7 fueron retirados del servicio con bastante rapidez ante la aparición de nuevos cazas a reacción. Por eso, se considera al La-7 como el último gran caza de pistón.



MÁS FIABLE "EL LA-7 FUE DISEÑADO BENEFICIÁNDOSE DE LA EXPERIENCIA EN COMBATE DE LOS ANTERIORES LAVOCHKIN. TENÍAN MOTORES REFRIGERADOS POR AIRE Y ERAN MUCHO MÁS FIABLES." IVÁN KOZHEDUB, AS SOVIÉTICO.

Credito Dominio Público - www.diykrc.com • Fender - Librex.com • The-Blueprints.com



579 km/h

ES LA EXCEPCIONAL VELOCIDAD QUE
ALCANZABA EL LA-7 A NIVEL DEL MAR. CON
POTENCIA EXTRA, AUMENTABA A 613 KM/H.



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



- LAVOCHKIN LA-7 -

Considerado el mejor caza de combate soviético de aquellos tiempos, entró en la Segunda Guerra Mundial en los años finales de la contienda. Participó con éxito en batallas decisivas y se destacó por su excelente maniobrabilidad, resistencia y velocidad.



ENTREGAS DE LA COLECCIÓN

Spitfire Mk Vb // P-51B Mustang // Halifax B Mk III // Messerschmitt Bf 109F-4 // Wellington Mk X // Mitsubishi A6M Zero
F4U-1D Corsair // Ilyushin Il-4 // Fw 190A-8 // P-47D Thunderbolt // G4M Betty // Hurricane Mk IIB
Heinkel He 177 // Dewoitine D.520 // P-40B Warhawk // Whitley Mk V
Lavochkin La-7 // B-29 "Enola Gay" // F6F Hellcat // Ju 88 A-4

luppa

ISBN 978-84-17019-62-4



9 788417 019624

© 2017 Luppa Solutions S.L. Todos los derechos reservados.

Todas las entregas son parte de la colección "Aviones de la Segunda Guerra Mundial".

Prohibida su venta por separado. Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio. Desarrollo editorial: almaceneditorial.com

Hobbies Belgrano



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



WELLINGTON MK X

luppa

Hobbies Belgrano

SUMARIO

- 4-5.** **INFOGRAFÍA**
UN BOMBARDERO EN LA MIRA
 Medidas, especificaciones y toda la información imprescindible del Wellington Mk X, que se destacó por su *performance* durante la Segunda Guerra Mundial.
-
- 6-7.** **HISTORIA**
LA PELEA POR TOMAR LA INICIATIVA
 Los Wellington entraron en combate para equiparar y ganar terreno para la Royal Air Force británica. Sobresalieron como bombarderos nocturnos.
-
- 8-9.** **LÁMINA CENTRAL**
UN VAMPIRO EN LA OSCURIDAD
 El Vickers Wellington consiguió sus mayores victorias durante sus incursiones por las noches. Así se convirtió en una leyenda entre los bombarderos de la Segunda Guerra Mundial.
-
- 10-11.** **EVOLUCIÓN**
EN BUSCA DEL BOMBARDERO DEFINITIVO
 El Wellington Mk X fue la versión más lograda de una aeronave que significó un salto adelante para el Comando de Bombarderos británico en términos de construcción, armamento y carga útil.
-
- 12-13.** **EN ACCIÓN**
EL ARDUO CAMINO A LA VICTORIA
 Cómo fueron cambiando sus misiones. En qué terrenos y bajo qué circunstancias los Wellington fueron más exitosos.
-
- 14-15.** **MISCELÁNEAS**
CIFRAS Y DATOS INCREÍBLES DEL WELLINGTON
 Los récords de fabricación. Cómo estaba construido el fuselaje. Cuántas bombas lanzó sobre Italia antes de que termine la contienda.



WELLINGTON BOMBARDERO BLINDADO Y LETAL

Gracias a su particular diseño, parecía indestructible y resultaba muy efectivo para atacar ciudades. Fue el bombardero clave que utilizó la Royal Air Force británica en la Segunda Guerra Mundial.

Hobbies Belgrano

Aviones de la Segunda Guerra Mundial

© 2017 Lupp Solutions S.L. Todos los derechos reservados. www.luppasolutions.com

Desarrollo editorial para Lupp Solutions: almaceneditorial.com

Impreso en China. - Importador: S.A. LA NACION, Zepita 3251, CABA.

Título: Wellington Mk X - Crédito foto de tapa: Render warthunder.com

ISBN: 978-84-17019-50-1

Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida o memorizada en sistemas de archivo o transmitida de cualquier forma o medio electrónico, mecánico, a través de grabaciones u otros sistemas en uso y futuros, sin explícita autorización escrita por parte del editor.

Este fascículo va acompañado de una réplica a escala en material die cast.

MODELO PARA COLECCIONISTAS. NO ES ACONSEJABLE PARA MENORES DE 14 AÑOS.

Créditos: Dominio Público - De Belem W.F. - Imperial War Museums - Dominio Público - Autor desconocido - Dominio Público - Imperial War Museums

TENSA ESPERA Preparativos de una flota de Vickers Wellington Mk X del Escuadrón 300 de la RAF, con base en Lincolnshire, Inglaterra.



CON EL ESPÍRITU DE WIMPY

Fueron construidos más de 11.000 Wellington y en sus casi seis años de vida activa el modelo tuvo diferentes versiones. La primera fue llamada originalmente K4049, y más tarde rebautizada como Wellington Mk I, cuando se le añadió una pequeña rueda retráctil bajo la cola. El Wellington Mk IA tenía una torreta Nash & Thompson, mientras que el Wellington Mk IC portaba dos ametralladoras extras. El Wellington Mk II, por su parte, tuvo dos motores Rolls-Royce Merlin X, y el Wellington III una ametralladora dúplex en la cola. Cada versión fue perfeccionando la tecnología en pos de las necesidades que iban surgiendo, como nuevos radares, un foco luminoso antisubmarino o mejor armamento. Comúnmente era llamado Wimpy por su tripulación, en referencia a J. Wellington Wimpy, el amigo del marinero Popeye en la historieta original.



SIR BARNES WALLIS, diseñador de la estructura geodésica del bombardero Wellington.

El bombardero británico considerado como el más importante de la Segunda Guerra Mundial permaneció en servicio durante cinco años y medio. Tuvo su primer prototipo en el aire el 15 de junio de 1936 y las entregas a la Royal Air Force comenzaron en 1939. Su debut se dio en un ataque a buques alemanes, apenas se declaró la Segunda Guerra Mundial. Su última incursión fue en Treviso, al norte de Italia, en abril de 1945. Durante todo el conflicto bélico operó desde bases en Gran Bretaña, la India, Oriente Medio, el norte de África e Italia.

Arthur Wellington, el general que venció en Waterloo a la Francia de Napoleón Bonaparte, en 1815, fue la inspiración para bautizar a este avión que se convertiría en el bombardero más efectivo construido por Gran Bretaña durante la gue-

rra, con una especialidad: el ataque de ciudades. Lo había desarrollado la compañía Vickers Armstrongs para responder a la demanda, de 1932, del Ministerio del Aire británico, que solicitaba el desarrollo de un bombardero bimotor.

Su principal diseñador, el ingeniero Barnes Wallis, pensó en un bombardero de ala media, con fuselaje geodésico recubierto de una gran estructura de malla. Esto lograba absorber los impactos de las balas, sin que la aeronave sufriera graves daños. Su equipamiento era poderoso: tenía en cada ala dos motores radiales Bristol Pegasus XVIII de 1000 hp. Su armamento ofensivo estaba compuesto por más de dos mil kilos de bombas. Mientras que, por el lado defensivo, portaba cuatro ametralladoras Browning de 7,7 milímetros situadas en la proa, popa, lateral derecho y lateral izquierdo. Una aeronave de temer.

WELLINGTON UN BOMBARDERO EN LA MIRA

HISTORIA

Bombardero bimotor de mediano alcance. Fue la principal arma de la RAF para ataques a objetivos terrestres durante la primera parte de la Segunda Guerra Mundial. La variante Mk X introdujo una estructura de fuselaje de aleación ligera, reemplazando al acero. Fue la de mayor producción de unidades.

Su creador

Vickers-Armstrongs

Bajo la jefatura del diseñador Rex Pierson, la empresa fue la encargada de satisfacer al Ministerio del Aire británico con un bombardero bimotor de ataque diurno. Se implementó el uso de una estructura geodésica que le daba mucha resistencia y mayor fuerza para soportar todo el equipamiento del aparato. Se fabricaron 11.460 unidades de todos los modelos.



OPERACIÓN TORCH

Se denominó de esta manera el desembarco y avance en el norte de África de las tropas anglo-estadounidenses iniciada el 8 de noviembre de 1942. Para proteger a los buques aliados de los U-Boot alemanes, cientos de escuadrones aéreos fueron enviados desde Inglaterra a Gibraltar. Un escuadrón de Wellington estaba equipado con los reflectores Leigh (un foco británico de gran potencia) que permitía ver los movimientos de los submarinos desde el aire.

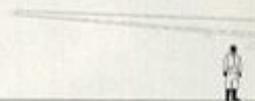


Dimensiones técnicas

Longitud >



Altura >



EL AVIÓN

El fuselaje estaba construido con un diseño **geodésico** que le daba rigidez y resistencia, eliminando cuadernas y costillas, lo cual dejaba el interior del ala y del fuselaje totalmente libre para equipamiento.



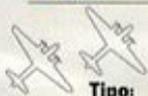
La **bodega** podía transportar la temible bomba de 4000 libras apodada Cookie. Podía destruir toda una calle y hasta un edificio entero.

Ficha técnica



País de fabricación: **Gran Bretaña**

Cantidad fabricada: **3803**



Tipo:
bombardero
de mediano alcance



Peso vacío:
10.194 kg



Peso al despegue:
16.556 kg

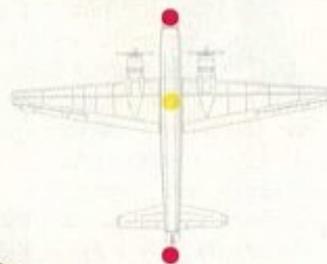


Velocidad máxi:
410 km/h



Armamento

- 2 MG 131 de 7,7 mm
- 2014 kg de bombas o cargas explosivas



Rango de acción:
3540 km

Techo máximo:
6700 m

Motor:
2 Bristol Hercules XVI

Potencia:
1675 hp c/u

ANTISUBMARINO

Ataque desde el cielo

El Wellington podía descargar varias minas desde el aire contra buques y los temibles *U-Boot* alemanes. Estos últimos eran la mayor amenaza para los navíos aliados que llevaban suministros por el Atlántico Norte.

Mina antibuque Mk I



Descarga



1 La mina era lanzada desde la bahía de carga.

2 Un mecanismo accionaba el paracaídas, de esta manera impactaba suavemente en el agua.



3 El submarino no tenía escapatoria, ya que la mina estallaba debajo del agua produciendo enormes daños en el casco.



HISTORIA DE UN SALVADOR

Los informes que recibía Churchill sobre las bajas navales británicas eran preocupantes. A partir de ese diagnóstico, los Wellington entraron en acción para saldar esa deuda. Las primeras incursiones no fueron del todo auspiciosas, pero todo cambiaría tras algunos ajustes estratégicos.

WELLINGTON LA PELEA POR TOMAR LA INICIATIVA

Alarmado por un informe recibido por el primer ministro Winston Churchill, que daba cuenta de las pérdidas navales de su país a manos del enemigo, el Gabinete de Guerra británico tomó la decisión de atacar los buques de guerra alemanes. Había sido poco eficaz la acción inicial de Inglaterra contra la flota del Tercer Reich. Ahora se esperaba que, volando en formación cerrada a la luz del día, los Wellington ofrecieran una concentración de fuego suficiente como para repeler cualquier ataque. Oficialmente, el bautismo de los Wellington había ocurrido el 4 de septiembre de 1939. Fue el día que, a horas

del inicio formal de la Segunda Guerra Mundial, 14 de estos bombarderos lanzaron el primer ataque sobre Alemania, a la entrada del canal de Kiel, contra los puertos de Wilhelmshaven y Brunsbüttel.

Sin embargo, el comienzo de las hostilidades no fue de buen augurio, ya que durante su primera misión no tuvieron éxito. A pesar de un inoportuno manto de nubes, los Wellington consiguieron lanzar sus bombas, pero no alcanzaron ningún buque alemán. En cambio hundieron un dragaminas y ocasionaron daños superficiales a una batería de tierra.

Los cazas alemanes Messerschmitt Bf 109 y 110 que les salieron al paso rehuyeron enfrentarse con las ametralladoras de cola de los Well-

BOMBAS EN BERLÍN

El 25 de agosto de 1940 dos escuadrones de 95 Wellington bombardearon por primera vez Berlín en represalia por los ataques sobre Londres.

UN AVIÓN ALIADO Las fuerzas aéreas de Polonia, Checoslovaquia, Canadá, Australia y Sudáfrica contaron con Wellington en sus flotas.

Créditos: Dominio Público - Royal Air Force - Autor desconocido - Dominio Público - Imperial War Museum - Dominio Público - Royal Air Force



SALTO DE CALIDAD Un Wellington Mk IA, la primera camada del bombardero que fue asignada al Escuadrón 99 en Mildenhall, Suffolk.

ington, que a pesar del paso en falso consiguieron volver ilesos a su base.

Menos suerte todavía tendrían unos tres meses después, el 18 de diciembre de ese mismo año, cuando un grupo de diez Wellington fueron derribados y otros tres dañados gravemente por cazas alemanes tras otro ataque sobre Wilhelmshaven, a lo que se sumó como objetivo Schilling (ver páginas 12 y 13). Esa mala experiencia inicial obligó al Comando de Bombarderos a convertir sus Wellington en bombarderos exclusivamente nocturnos. La Royal Air Force iba a tener que esperar para conseguir su revancha.

Tiempo de victorias

La noche del 25 al 26 de agosto de 1940, dos escuadrones de 95 Wellington bombardearon por primera vez Berlín. Fue como represalia por los ataques aéreos sobre Londres. En esta operación se perdieron cinco

bombarderos, pero lograron que el Tercer Reich cambiase su estrategia con respecto a la batalla de Inglaterra, a favor de los británicos. Además, un buen número de Wellington participaron en la campaña del norte de África como bombarderos diurnos, con la misión de atacar las líneas de suministros del Afrika Korps en Libia y Egipto; mientras que otros volaron en Grecia para defender al país de la invasión perpetrada por Italia. Algunos Wellington también se convirtieron en rastreadores de buques enemigos y destructores de minas submarinas, mediante unos aros metálicos que lanzaban al mar. Gracias a su magnetismo conseguían hacer explotar todos los artefactos bajo el agua. Mediante este método un Wellington lograría hundir su primer navío alemán el 6 de julio de 1942.

Además de Inglaterra, hubo otras naciones usuarias del Wellington

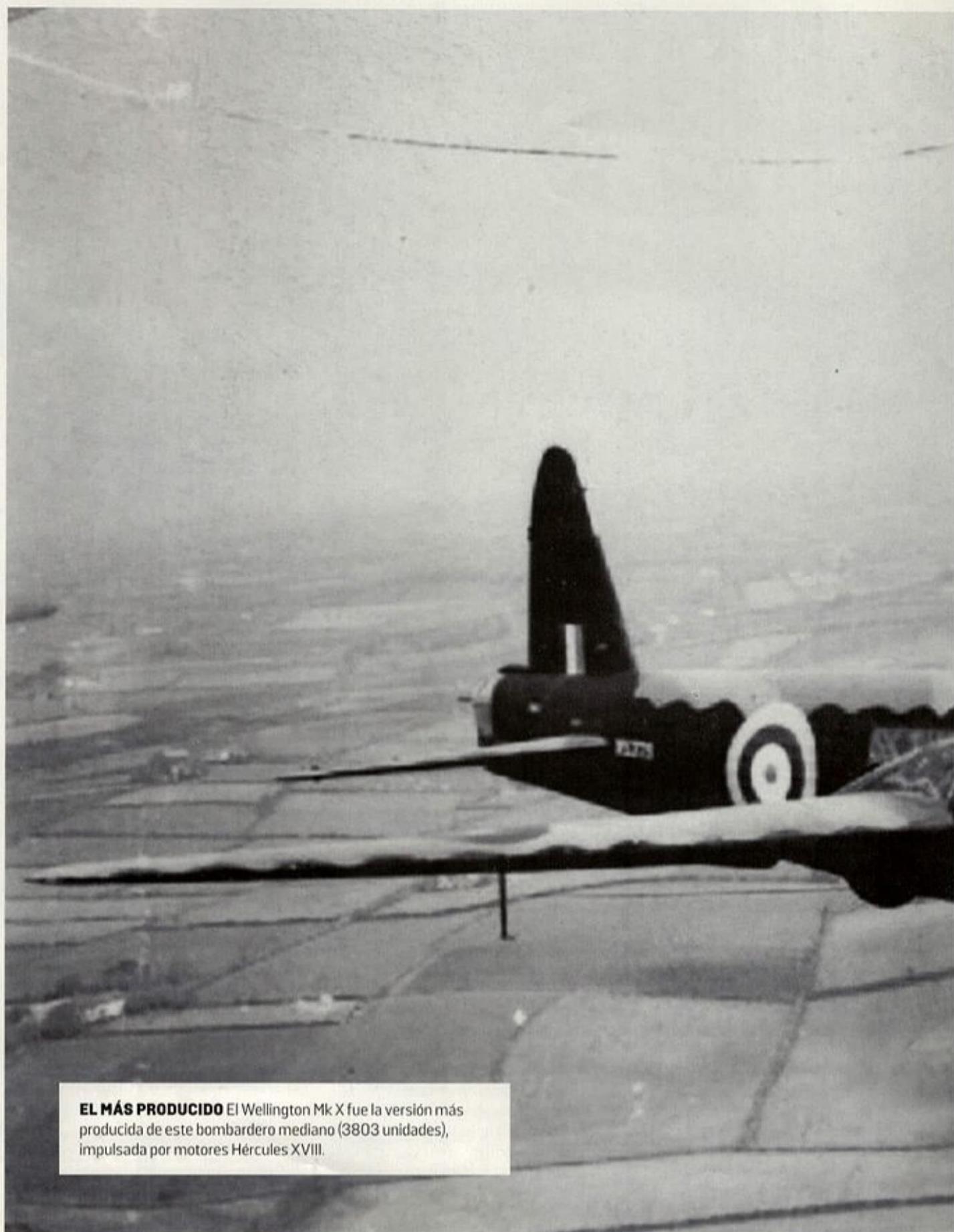
en la Segunda Guerra Mundial que recibieron el avión en grandes cantidades. Por ejemplo, Polonia y Checoslovaquia operaron con el Wellington sobre la franja marítima entre el mar del Norte y el golfo de Vizcaya; exactamente igual que las fuerzas aéreas de Canadá, Australia y Nueva Zelanda. Por otro lado, Sudáfrica utilizó los Wellington como radares en busca de submarinos alemanes sobre las costas de Ghana; Francia, para bombardear a la República de Vichy en el área de Provenza; y Grecia, para defenderse de la invasión italiana.

Finalizada la Segunda Guerra Mundial, los Wellington todavía fueron producidos durante un mes más, hasta el 13 de octubre de 1945, cuando el último aparato salió de fábrica. De 1946 en adelante los Wellington siguieron activos como aviones de entrenamiento y transporte, hasta 1953.



EL VALOR DEL DISEÑO

La estructura tipo malla geodésica del Wellington le permitía recibir fuego de las baterías antiaéreas alemanas y seguir en vuelo.



EL MÁS PRODUCIDO El Wellington Mk X fue la versión más producida de este bombardero mediano (3803 unidades), impulsada por motores Hércules XVIII.

Crédito: Army Latinstock



UN VAMPIRO EN LA OSCURIDAD

El Vickers Wellington consiguió sus ataques más efectivos durante sus incursiones nocturnas. Eso fue lo que lo convirtió en una leyenda entre los bombarderos de la Segunda Guerra Mundial.

LA EVOLUCIÓN DE UN GIGANTE

Este avión fue un salto adelante para el Comando de Bombardeiros británico en términos de construcción, armamento y carga útil. Era unas tres veces mayor que el Heyford por entonces en servicio, hacia 1938, cuando el primer Wellington empezó a volar para la Royal Air Force.

WELLINGTON EN BUSCA DEL BOMBARDEIRO DEFINITIVO

El Wellington pasó por un total de 16 variantes. El primer escuadrón que recibió el Wellington fue el número 99, con base en Mildenhall, Suffolk, en octubre de 1938. Hacia septiembre de 1939, otros siete escuadrones ya habían cambiado sus aparatos por los Wellington. En todos los casos se trataba de la primera versión, el Mk I.

Ya a principios de 1942, la principal versión en servicio era el Mk III, que tenía dos motores Bristol Hércules de 1119 kW que sustituyeron al Pegasus, mucho menos fiable. Aunque cuatro escuadrones (142, 300, 301 y 305, los tres últimos unidades polacas) usaron el Mk IV, propulsado por motores Pratt & Whitney Twin Wasp norteamericanos.

Ojos en la noche

El Wellington III entró en servicio con el experimentado Escuadrón 9 el 22 de junio de 1941 y fue el elemento principal de la ofensiva nocturna

del Comando de Bombardeiros contra Alemania, hasta que los bombarderos pesados cuatrimotores estuvieron disponibles en cantidades suficientes.

El Mk VIII era una conversión del modelo I para reconocimiento costero, con radar de superficie, faros y capacidad para llevar torpedos. Algunos de ellos utilizaban grandes aros metálicos para detonar minas magnéticas. La versión Mk IX era un transporte de tropas a partir de los aviones Mk I.

Finalmente, al bombardero definitivo se llegó con la versión Mk X, que tuvo además su variante "costera" por medio del Mk XI. Del Mk X se fabricaron 3803 unidades, que representaban más del 30% de la producción total del Wellington.

Los últimos modelos fueron los Mk XV y Mk XVI, que servían sólo para transporte. Su carrera con el Comando de Bombardeiros fue breve, pero se usó en el Lejano Oriente hasta el final de la Segunda Guerra Mundial.

EN LA LÍNEA COSTERA

El versátil Wellington fue de gran utilidad para el Mando Costero. La primera versión de reconocimiento general del avión, que apareció en la primavera de 1942, fue el GR II. Para eso fueron reconvertidos 271 fuselajes del Mk IC estándar. Los aparatos se equiparon con radares ASV Mk II y se adaptaron para transportar torpedos. Ochenta y ocho unidades más del GR III se equiparon como aviones antisubmarinos, con un potente reflector Leigh Light para iluminar los *U-boats* que navegaran en superficie, como solían hacer durante la noche para entrar y salir de sus bases en el golfo de Vizcaya. La siguiente versión del Mando Costero fue el GR Mk XI, la primera de cuatro construidas para propósitos específicos: el GR XI y el GR XIII eran torpederos-bombarderos; el GR XII y el GR XIV, aviones antisubmarinos.

Créditos: Dominio público - Imperial War Museum - Dominio Público - Escuadrón 626 RAF - Imperial War Museum - Dominio Público - Royal Air Force - Dominio Público - Imperial War Museum

EL AVIÓN QUE DEJÓ SU HUELLA

De un total de 11.461 Vickers Wellingtons construidos, un tercio pertenecía a la versión Mk X. Estos aviones, que se caracterizaban por ser impulsados por los motores Bristol Hércules VI o XVI, comenzaron a entregarse a la Royal Air Force a finales de 1942.

Contaban con una retícula de metal que le daba gran fuerza a la estructura del avión. Cualquiera de los largueros podía apoyar una parte del peso del lado opuesto de la aeronave. Como resultado, los Wellingtons siguieron regresando a casa en circunstancias en que otros aviones no hubieran sobrevivido.

Sin embargo, el sistema de construcción especial que tenía esta aeronave para ser tan resistente también poseía una desventaja: llevaba mucho más tiempo construir un Wellington que otros diseños que utilizaban técnicas de fabricación monocasco.

A lo largo de los años, el Wellington Mk X fue sustituido progresivamente por los bombarderos de cuatro motores, pero aun así fue un avión longevo. Por ello, muchas nuevas versiones se basaron en él, entre ellas aquellas equipadas para detectar sumergibles enemigos. En la actualidad, sólo quedan dos ejemplares en el mundo del célebre bombardero Wellington: uno en el Museo de la Royal Air Force y otro en el Museo de Brooklands. Este último había sido rescatado de las profundidades del lago Ness.

TAMBIÉN TORPEDERO Un Wellington Mk VII adaptado para cargar torpedos que operó para el Comando Costero de la RAF.



"BOMBAS GALLETITA"

Personal de tierra empuja una *cookie bomb* de 4000 libras, las bombas más poderosas que tenía la Royal Air Force, para cargarla en un Wellington del Escuadrón 419. Estas bombas luego caerían de a cientos sobre las principales ciudades alemanas.



EN ACCIÓN TEATROS DE OPERACIONES

Luego de un debut con más fracasos que éxitos, las misiones de los Wellington fueron redirigidas: atacar las ciudades durante las noches. Así se consagraron como ganadores, sobre todo en el norte de Italia, hacia el final de la Segunda Guerra Mundial.

WELLINGTON EL ARDUO CAMINO A LA VICTORIA

La tarea principal de los Wellington en la Segunda Guerra Mundial fue la de actuar como bombarderos nocturnos en diversas ciudades del Eje. Eso ocurrió después de los fracasos iniciales, como el del 18 de diciembre de 1939, cuando 24 Wellington comandados por Richard Kellet probaron suerte sobre las urbes germanas de Schillig y Wilhelmshaven. Armados con bombas de 227 kilos, lanzadas desde una altura superior a los 3000 metros para evitar el fuego antiaéreo, se agruparon en cuatro secciones de seis aviones. Kellet encabezaba la sección delantera.

Los alemanes tenían una forma primitiva de radar, bautizado Freya, que hasta entonces los británicos desconocían. De esta manera, a unos 110 kilómetros de los blancos, los Wellington aparecieron en la pan-

talla del radar alemán y alertaron a los cazas de la zona de Wilhelmshaven. El fuego antiaéreo era intenso, con el fin de obligar a dispersarse a la sección trasera de los Wellington. Acercándose por los costados y desde arriba, los pilotos alemanes aprovecharon la vulnerabilidad de los Wellington. Las consecuencias fueron graves: la cabina frontal de un bombardero de la sección delantera estalló en llamas y el avión se estrelló en el mar. Otro Wellington se partió en pedazos en el aire y un tercero también cayó al agua.

La sección trasera entró entonces en un callejón sin salida y cinco de los seis bombarderos de aquel grupo fueron derribados. El último pudo regresar gracias a que uno de los miembros de la tripulación cometió un error involuntario: mientras intentaba manipular la torreta, accionó accidentalmente una palanca de alerones. Inesperadamente el

avión perdió velocidad y los cazas atacantes erraron el blanco. Ante esa oportunidad, el piloto del Wellington descendió en picada 4500 metros a una altura apenas superior al nivel del mar y aceleró la marcha en dirección a casa. Tras él, bombarderos de otras secciones escaparon del combate rumbo a Holanda.

Tiempo de ganar

Luego vendrían otras misiones que favorecerían a los británicos. Como la del 30 de mayo de 1942, cuando un total de 599 Wellington provocaron la destrucción de Colonia. Cayeron sobre la antigua ciudad alemana dos mil toneladas de explosivos y fósforo incendiario. Este ataque duró 90 minutos. Todo el cerco de baterías antiaéreas que rodeaban Colonia fue insuficiente para repeler semejante bombardeo global que nadie podía imaginar. Hubo un total de 20.000 viviendas y 2000 locales comercia-

Créditos: Doménica Pública - Rijksmuseum, CoC - Imperial War Museums - Doménica Pública - Imperial War Museums

OTRAS MISIONES DEL WELLINGTON

BRUNSBÜTTEL

Fue uno de los objetivos del primer ataque de la Royal Air Force con los Vickers Wellington. El 4 de septiembre de 1939, 14 bimotores efectuaron su debut en Brunsbüttel, al norte de Alemania, sobre unidades de guerra germanas.

GOLFO DE HELGOLAND

Ocurrió pocos días más tarde que la misión de Brunsbüttel, cuando 24 Wellington atacaron una flota alemana en el golfo de Helgoland. Los cazas alemanes les salieron al cruce y hubo bajas de ambos lados.

BERLÍN

El 25 de agosto de 1940 fue uno de los primeros ataques nocturnos sobre Berlín, efectuado por 95 Wellington de los escuadrones 99 y 149. Fue como represalia por los ataques aéreos del Tercer Reich sobre Londres.

CONTRA LOS U-BOOT

Dotados de faros retráctiles y aparatos de radiolocalización, los Wellington fueron empleados incluso de noche contra los submarinos alemanes. El primer ataque con esta técnica contra los *U-boat* ocurrió la noche del 3 al 4 de junio de 1942.

ITALIA

Allí los Wellington estuvieron mucho tiempo en primera línea. Fueron protagonistas en las más pesadas incursiones nocturnas entre 1941 y 1942 sobre las ciudades italianas del norte, antes de que se emplearan los cuatrimotores.



PILOTO Y COPILOTO

Cockpit de un Wellington del Escuadrón 149, probablemente en la base de la RAF en Mildenhall, 1941.

les destruidos, con un saldo de 469 muertos y 5000 heridos.

El 25 de junio de 1942 continuaron las incursiones de los Wellington sobre las ciudades alemanas: otros 55 aparatos bombardearon Bremen. Y el 8 de octubre de 1943 acabaron con Hannover. También sobre el sudeste asiático, los Wellington procedentes de la India destruyeron diversas ciudades ocupadas por Japón. El último bombardeo protagonizado por los Wellington tuvo lugar el 13 de marzo de 1945 sobre el norte de Italia, ocupada por Alemania, en lo que en ese entonces se denominaba República de Saló. El final fue la destrucción de Treviso, tras el lanzamiento de toneladas de bombas.



TRIPULACIÓN Escuadrón 149 de la RAF a su regreso del primer bombardeo sobre Berlín, el 25 de agosto de 1940.

CIFRAS Y DATOS INCREÍBLES DEL WELLINGTON



LINO IRLANDÉS

El fuselaje del Mk X estaba construido a partir de 1650 elementos y constaba de una aleación de aluminio en lugar de acero, como se utilizaba hasta entonces. Listones de madera, que se enroscaban en el aluminio, eran cubiertos con lino irlandés, que, una vez tratado con muchas capas de barniz, formaba el revestimiento exterior de la aeronave.

47.409

OPERACIONES CONTABILIZARON LOS AVIONES WELLINGTON DURANTE TODAS SUS MISIONES, DESDE LOS COMIENZOS DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.

41.823

TONELADAS DE BOMBAS SOLTARON ESTOS AVIONES DURANTE SUS MISIONES DE DESTRUCCIÓN DE CIUDADES, EN SU MAYORÍA DE NOCHE.

WELLINGTON

MKX

1332

AVIONES WELLINGTON SE PERDIERON DURANTE LAS ACCIONES DE ATAQUE, MUCHAS DE ELLAS DURANTE LAS PRIMERAS INCURSIONES EN TERRITORIO ENEMIGO.

1953

FUE EL AÑO EN QUE LA ROYAL AIR FORCE DECIDIÓ RETIRAR LA ÚLTIMA DE ESTAS UNIDADES DE COMBATE, OCHO AÑOS DESPUÉS DE FINALIZADA LA SEGUNDA GUERRA.



RÉCORD DE FABRICACIÓN

A finales de 1930, Vickers Wellington había logrado construir a un ritmo de un Wellington por día en Weybridge y 50 por mes en la fábrica de Chester (ubicada en Broughton, en el norte de Gales). La producción en tiempos de guerra registró tasas mensuales de 70 aviones construidos en Weybridge, 130 en Broughton y 102 en Blackpool.



SIR CHARLES PORTAL EL 13 DE ABRIL DE 1940 RECIBIÓ UNA ORDEN DEL ESTADO MAYOR DEL AIRE: EN LO SUCESIVO LOS BOMBARDEROS PESADOS SERÍAN USADOS EXCLUSIVAMENTE EN OPERACIONES NOCTURNAS.

Credito Commons Publico - The Flightline Record Office - Dominio Publico - Imperial War Museums



1816

KILOS PESABAN LAS BOMBAS MODELO "COOKIE" LANZADAS POR LOS WELLINGTON EN LOS BOMBARDEOS SOBRE LA ITALIA DE LA REPÚBLICA DE SALÓ, EN MARZO DE 1945.



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



– WELLINGTON MK X –

Bombardero clave que utilizó la Royal Air Force británica en la Segunda Guerra Mundial. Gracias a su particular diseño, parecía indestructible y resultaba muy efectivo para atacar ciudades. Destacaban sus resultados en los ataques nocturnos.



ENTREGAS DE LA COLECCIÓN

Spitfire Mk Vb // P-51B Mustang // Halifax B Mk III // Messerschmitt Bf 109F-4 // **Wellington Mk X** // Mitsubishi A6M Zero
// F4U-1D Corsair // Ilyushin Il-4 // Fw 190A-8 // P-47D Thunderbolt // G4M Betty // Hurricane Mk IIB
Heinkel He 177 // Dewoitine D.520 // P-40B Warhawk // Whitley Mk V
Lavochkin La-7 // B-29 "Enola Gay" // F6F Hellcat // Ju 88 A-4

luppa

ISBN 978-84-17019-50-1



9 788417 019501

© 2017 Luppa Solutions S.L. Todos los derechos reservados.

Todas las entregas son parte de la colección "Aviones de la Segunda Guerra Mundial".

Prohibida su venta por separado. Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio. Desarrollo editorial: almaceneditorial.com

Hobbies Belgrano



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



G4M BETTY

luppa

Hobbies Belgrano

SUMARIO

- 4-5.** **INFOGRAFÍA**
RADIOGRAFÍA DEL BOMBARDERO
 Características del Mitsubishi G4M Betty, el más famoso de los bombarderos japoneses en las batallas del Pacífico contra los aliados.
- 6-7.** **HISTORIA**
GOLPE AL CORAZÓN NAVAL BRITÁNICO
 La actuación más relevante de los G4M fue la que terminó con los hundimientos del acorazado HMS Prince of Wales y del crucero HMS Repulse en diciembre de 1941.
- 8-9.** **LÁMINA CENTRAL**
UN GIGANTE TEMIBLE
 La capacidad del G4M para alcanzar grandes velocidades lo convirtió en un arma letal durante los combates de los primeros años de la contienda en el Pacífico.
- 10-11.** **EVOLUCIÓN**
EL GANADOR ORIENTAL
 Concebido como un colosal bimotor monoplano de ala media, el Mitsubishi G4M era un avión cuya fama se cimentó especialmente en su enorme versatilidad.
- 12-13.** **EN ACCIÓN**
DÍAS DE GLORIA
 El G4M tuvo una participación destacada en la mayoría de las batallas más importantes que enfrentaron a japoneses y aliados en el Pacífico.
- 14-15.** **MISCELÁNEAS**
CIFRAS Y DATOS ÚNICOS DEL G4M
 El célebre Mitsubishi G4M Betty en información y números. Curiosidades que hacen a la historia de un poderoso bombardero.

CIGARRO VOLADOR La tripulación de un Mitsubishi G4M2 Betty carga un cohete MXY-7 Ohka tripulado por un piloto suicida.



G4M BETTY EL CIGARRO VOLADOR

Temible por su velocidad y alcance, fue el bombardero y torpedero naval más famoso de Japón. Combatió en las principales batallas del Pacífico a lo largo de toda la contienda.

Hobbies Belgrano

Aviones de la Segunda Guerra Mundial

© 2017 Lupp Solutions S.L. Todos los derechos reservados. www.luppasolutions.com

Desarrollo editorial para Lupp Solutions: almaceneditorial.com

Impreso en China. - Importador S.A. LA NACIÓN, Zepita 3251, CABA.

Título: G4M Betty - Crédito foto de tapa: Dominio Público - San Diego Air & Space Museum

ISBN: 978-84-17019-56-3

Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida o memorizada en sistemas de archivo o transmitida de cualquier forma o medio electrónico, mecánico, a través de grabaciones u otros sistemas en uso y futuros, sin explícita autorización escrita por parte del editor.

Este fascículo va acompañado de una réplica a escala en material die cast.

MODELO PARA COLECCIONISTAS. NO ES ACONSEJABLE PARA MENORES DE 14 AÑOS.

Creditos: Domestica Publicita - By U.S. Navy - Domestica Publicita - Japanese book Papers of Takagi Kiyohisa



Considerado como uno de los grandes símbolos de las fuerzas aéreas japonesas durante la Segunda Guerra Mundial, el Mitsubishi G4M, apodado "Betty" por los aliados, fue un bombardero y torpedero naval que combatió en las principales batallas del Pacífico a lo largo de toda la contienda. Conocido popularmente como el "cigarro volador" (o "zippo volador") por la forma de su fuselaje y la desprotegida disposición de los tanques de combustible que resultaban fácilmente incendiables al ser impactados, el G4M Betty fue un excepcional avión de combate que se destacó por su gran alcance y velocidad, lo que le permitía llegar a la escena bélica desde cualquier dirección sin ser detectado y huir

del lugar antes de que los cazas enemigos pudieran interceptarlo.

Su nacimiento surgió de la necesidad de los japoneses de disponer de un bombardero con base en tierra que superara en prestaciones al G3M con que contaba hasta allí la Marina de Guerra. En esta búsqueda fue que llegó el G4M, cuyos prototipos iniciales volaron por primera vez en octubre de 1939, cuando la Segunda Guerra Mundial recién se había declarado en Europa tras la invasión alemana a Polonia. El nuevo Mitsubishi G4M conseguiría alcanzar velocidades superiores a los 400 kilómetros por hora y ascendería hasta los 3000 metros de altura, números excepcionales para un bombardero que revolucionó por completo los conceptos de diseño y operación conocidos hasta entonces en el mundo de la aviación.



ISOROKU YAMAMOTO

Comandante de la Armada Imperial Japonesa, murió en un G4M Betty derribado por un avión aliado.

NEGLIGENCIA Y CONSECUENCIAS

Durante mucho tiempo los aliados ignoraron el poder de los bombarderos G4M. En mayo de 1941 el nuevo y moderno avión debutó en una de las numerosas incursiones que los japoneses llevaban a cabo en China, pero los observadores británicos y estadounidenses casi no elevaron informes sobre su potencial.

Pero cuando la Segunda Guerra Mundial se desató con fuerza en el Pacífico, los aliados sufrieron en carne propia el enorme poder del G4M. Sin dudas, las consecuencias de la negligencia de sus observadores resultaron terribles para las fuerzas del Reino Unido y los Estados Unidos, que durante años cayeron vencidos en la mayoría de los enfrentamientos contra los japoneses.

G4M BETTY RADIOGRAFÍA DEL BOMBARDERO

HISTORIA

Fue el principal bombardero bimotor de la Armada Imperial japonesa durante la Segunda Guerra. Su creación, en 1939, estuvo impulsada por la necesidad de contar con una aeronave de largo alcance y alta velocidad. Pero sus tanques desprotegidos y no autosellantes lo convirtieron en un objetivo de fácil combustión. Los pilotos norteamericanos lo apodaron "Betty".

Su creador

Kiro Honjo (1901-1990)

En 1930 se sumó como director del área de industria pesada de la empresa Mitsubishi. Su primer diseño, el G1M, no superó la etapa de prototipo. Sin embargo sirvió como punta de lanza para una serie de bombarderos pesados, que incluyó luego el G3M y finalmente el G4M, "Betty" según el código aliado.

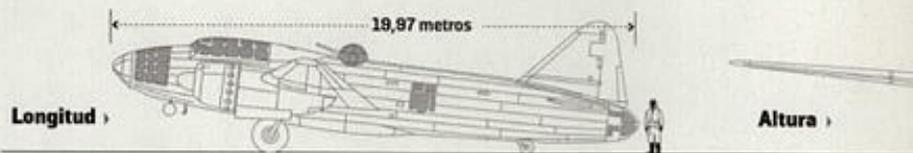


Los grandes sucumbieron

El 10 de diciembre de 1941 tuvo lugar la batalla del golfo de Tailandia contra los buques británicos HMS Repulse y HMS Prince of Wales. Tras el primer ataque a las 11 de la mañana, con nueve bombarderos G4M, los barcos comenzaron a girar en círculos y a escupir fuego al cielo tratando de formar una bóveda protectora antiaérea. Pero la ofensiva japonesa fue mortal. El Repulse se hundió a las 12.33 con 513 marinos a bordo. El Prince of Wales, con 327 tripulantes, sucumbió una hora más tarde. Fue la primera vez que barcos de gran porte eran hundidos únicamente por ataques aéreos durante una guerra.



Dimensiones técnicas



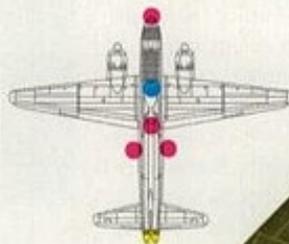
EL AVIÓN



Depósitos de combustible tenía cuatro en total, muy vulnerables a enemigo.

Armamento

- 4 ametralladoras Tipo 92 de 7,7 mm
- Bombas hasta 1000 kg o un torpedo (en versiones posteriores se usaba el misil Ohka, pero se sacaban las torretas con ametralladoras)
- 1 cañón automático Tipo 99 de 20 mm



El Yokosuka MXY-7 Ohka: se trataba de un misil pilotado que podía ser transportado debajo de un bombardero y lanzado hacia blancos específicos. Junto con el G4M componían un arma temible para las unidades navales aliadas.

Ficha técnica

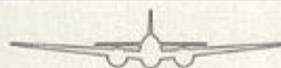


Pais de fabricación: **Japón**

Cantidad fabricada: **2435** (incluye todas las variantes)



Tipo:
bombardero



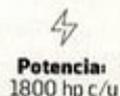
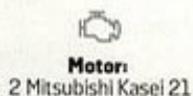
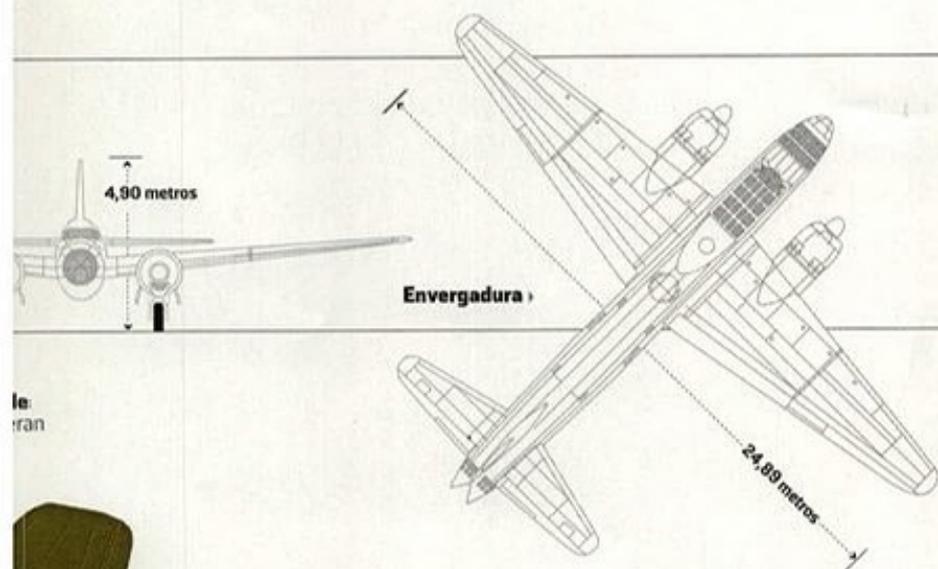
Peso vacío:
8160 kg



Peso al despegue:
12.500 kg



Velocidad máxi:
438 km/h



VULNERABILIDAD

El zippo volador

Los pilotos de cazas norteamericanos pronto descubrieron que la mayor vulnerabilidad de los "Betty" estaba en sus alas y sus tanques, que no eran autosellantes, y rápidamente se prendían fuego al ser alcanzados por disparos. Así fue que lo apodaron el zippo volador, en referencia a la conocida marca de encendedores.

La víctima más famosa

Los estadounidenses habían interceptado un mensaje con todos los detalles sobre un viaje que realizaría Yamamoto, comandante en jefe de la Flota Combinada Japonesa, el 18 de abril de 1943 a bordo de un G4M en el Pacífico Sur.

- 1 Un escuadrón de P-38 norteamericanos partió de una base en Guadalcanal para dar caza al G4M de Yamamoto.



- 2 Al encontrarse con los aviones enemigos, el piloto japonés realizó vuelos al ras de las copas de los árboles para escabullirse del ataque norteamericano.



- 3 Pero las alas del "zippo" fueron alcanzadas por los disparos de un Lockheed P-38 y se prendieron fuego. Finalmente el G4M cayó en la jungla de Papúa Nueva Guinea. Sólo sobrevivieron el piloto y dos tripulantes.



HISTORIA DE UN BOMBARDEO DECISIVO

En diciembre de 1941, los Mitsubishi fueron protagonistas de una victoria importante contra los aliados: el hundimiento de los buques ingleses HMS Prince of Wales y HMS Repulse. Detalles de cómo sucedió ese ataque histórico.

G4M BETTY GOLPE AL CORAZÓN NAVAL BRITÁNICO

Sin dudas, la actuación más relevante que tuvieron los Mitsubishi G4M Betty a lo largo de su historia bélica fue la que terminó con los hundimientos del acorazado HMS Prince of Wales y del crucero HMS Repulse, buques británicos que conformaban la llamada Fuerza Z que los aliados tenían en el Pacífico. El ataque, que costó la vida de 840 marinos del Reino Unido, dejaría en claro la enorme capacidad de los G4M para torpedear naves de grandes dimensiones mediante vuelos a muy baja altura, casi al ras de la superficie.

El hundimiento de los buques de la Fuerza Z británica tuvo lugar el miércoles 10 de diciembre de 1941, apenas tres días después de que los japoneses atacaran por sorpresa

UN PUNTO FUERTE

El hundimiento del HMS Prince of Wales y del HMS Repulse fue una muestra del poder de daño de los torpedos lanzados a baja altura por los G4M.

la base naval de Pearl Harbor en el archipiélago de Hawái y dejaron inutilizada gran parte de la Marina estadounidense del Pacífico. Aquel ataque a Pearl Harbor y el posterior bombardeo sobre el acorazado HMS Prince of Wales y el crucero

HMS Repulse fueron parte de un mismo plan ofensivo japonés que buscó poner fin a las más importantes fuerzas que los aliados tenían en el sudeste del continente asiático. El rotundo éxito en ambas incursiones les permitió a las fuerzas del Japón tener el control casi absoluto de la Segunda Guerra Mundial en los años iniciales de la contienda en el Pacífico.

El escenario del ataque a los buques británicos HMS Prince of Wales y HMS Repulse fue el golfo de Siam,

Golpe en el objetivo

El escenario del ataque a los buques británicos HMS Prince of Wales y HMS Repulse fue el golfo de Siam,

frente a la ciudad malaya de Kuantan. Del centenar de bombarderos japoneses que tomaron parte de la ofensiva, los Mitsubishi G4M Betty fueron los que tuvieron el mayor éxito con su poder de fuego y su tarea les valió el respeto no sólo de las fuerzas imperiales, sino muy especialmente de los enemigos aliados. Justamente fueron los G4M los que iniciaron los bombardeos, poco después de las 11 de la mañana de ese 10 de diciembre y, al mando del comandante Mihoro Shirai, atacaron primero al HMS Repulse. Alarmados por la incursión aérea, desde el buque británico comenzaron a responder con una incesante ráfaga de descargas antiaéreas que no pudieron dañar a ninguno de los bombarderos, cuyos proyectiles impactaron en la zona de grúas del sector de popa. "Golpe en el objetivo", reconoció el capitán William Tennant, al mando del ya severamente dañado HMS Repulse.

Paralelamente a la incursión de los G4M Betty sobre el Repulse, un

Creditos: Dominio Público - U.S. Naval History and Heritage Command Photograph • Dominio Público (According to the article 23 of old copyright law of Japan and article 2 of supplemental provision of copyright law of Japan) • Dominio Público - By US Navy



LOS BETTY EN ACCIÓN El HMS Prince of Wales (arriba) y el HMS Repulse humean tras el bombardeo de altura de los G4M japoneses, el 10 de diciembre de 1941.



UNA DE CUATRO El G4M tenía cuatro puestos de ametralladoras, todas tipo 92 calibre 7,70. Una en el morro, dos en los flancos y una dorsal, más un cañón de 20 mm en la cola.



EXPUESTOS La excelente visibilidad que le daba la cabina vidriada al Betty era también su punto débil. La escasez de blindaje los exponía al fuego de los cazas aliados.

grupo de bombarderos G3M atacó al HMS Prince of Wales con torpedos que lo alcanzaron en la zona de babor. Al igual que sucediera en el Repulse, los daños en el Prince of Wales eran graves y ambos buques comenzaban entonces a escorarse. Una hora después llegó la estocada decisiva, otra vez encabezada por los G4M Betty liderados por el comandante Mihoro, que volvieron a lanzarse sobre el HMS Repulse. El daño de los nuevos impactos resultó ya irreversible y para las primeras horas de la tarde tanto el Repulse como el Prince of Wales se hundían



HARUKI IKI

Teniente del Grupo de Bombarderos Kanoya, a bordo del Betty que atacó al HMS Repulse.

sin retorno en las aguas del Pacífico.

En total, las dos naves habían recibido once impactos de torpedos, de los cuales seis habían sido lanzados por los poderosos bombarderos G4M Betty del comandante Mihoro en increíbles vuelos realizados a menos de diez metros de la superficie del agua. A partir de entonces, los nuevos Mitsubishi G4M se convirtieron en una de las grandes amenazas para las fuerzas aliadas en la Segunda Guerra Mundial. Armas temibles que durante largo tiempo resultaron decisivas en muchas batallas libradas y ganadas por los japoneses.



VUELO RASANTE Un escuadrón de G4M del Tainan Kokutai lanza torpedos al ras del agua contra naves estadounidenses en la batalla de Guadalcanal, en agosto de 1942.



UN GIGANTE TEMIBLE

El Mitsubishi G4M Betty fue el más célebre de los bombarderos japoneses de la Segunda Guerra Mundial. Su capacidad para desarrollar grandes velocidades y su enorme alcance lo convirtieron en un arma letal.

PODEROSOS EN LO ALTO Los escuadrones de G4M Betty probaron ser más eficaces en los bombardeos de altura que al ras del suelo, donde se mostraban frágiles ante el fuego enemigo.

© Museo Domini Publico - San Diego Air & Space Museum



EVOLUCIÓN DE UN COLOSO DEL AIRE

La fama del Mitsubishi G4M, apodado Betty por los aliados, se basó en una enorme versatilidad y en su excelente desempeño en los bombardeos sobre objetivos estáticos.

G4M BETTY EL GANADOR ORIENTAL

Concebido como un colosal bimotor monoplano de ala media, el Mitsubishi G4M era un avión cuya fama se cimentó especialmente en su enorme versatilidad. Con una estructura enteramente metálica, tenía un tren de aterrizaje retráctil conformado por un par de parantes anteriores que se introducían en el interior a través de un comando eléctrico y que en situación de emergencia podían ser accionados en forma manual.

El ala, uno de sus elementos distintivos, contaba con un revestimiento en láminas de aleación liviana que a su vez estaban reforzadas por costillas y largueros. Y, por su parte, el fuselaje era el propio de todo aparato semimonocasco, revestido con una aleación lisa y resistente similar a la de las alas.

Poder y combustible

Sus motores accionaban hélices metálicas de poco menos de 3,5 metros de diámetro, que fueron tripaladas en los primeros modelos del avión y finalmente terminaron sien-

do cuatripaladas en las versiones del final de la Segunda Guerra Mundial. La carga de combustible rondaba los 5000 litros y se almacenaba en una decena de depósitos ubicados en las alas, entre la góndola motriz y el fuselaje. A partir de la versión G4M2 del bombardero se sumó un depósito más de combustible en la parte posterior del puesto de pilotaje, que permitió elevar la carga total a casi 6500 litros.

El armamento fue uno de los aspectos más salientes del G4M. Ofensivamente, este armamento estaba constituido tanto por un torpedo de 800 kg como por una bomba de peso similar, dos bombas de 500 kg, cuatro de 250 kg o incluso doce pequeñas de apenas 60 kg. Defensivamente, el G4M de los comienzos contaba con un poderoso cañón de 200 mm ubicado en el extremo de popa del avión. Más tarde, en la versión G6M1, este armamento defensivo fue protegido con una enorme góndola de vidrio central en cuyos extremos se ubicaban dos cañones móviles de 20 mm. El mayor peso de este armamento obligó a reducir la carga de combustible a 4400 litros.

VERSATILIDAD Y ÉXITO

El Mitsubishi G4M contaba con siete tripulantes. Lamentablemente para ellos, el diseño del avión puso el foco en la versatilidad y descuidó la seguridad de su tripulación, algo que resultaba común en el desarrollo de las naves japonesas de la Segunda Guerra Mundial. Sin embargo, esta versatilidad lo distinguió de otros bombarderos de la época y resultó de enorme ayuda durante los ataques realizados sobre objetivos estáticos, principalmente contra bases militares. La mayor parte de los éxitos de estos bombarderos se produjo en este tipo de incursiones, lo que significó un acierto de los diseñadores japoneses.

Créditos: Domestio Publica - By ILL Navy - By SCASM - ECG • Comento Publica [According to the article 23 of old copyright law of Japan and article 2 of supplemental provision of copyright law of Japan]



EL COHETE TRIPULADO
MXY-7 Ohka ("flor de cerezo").

MODELOS A LO LARGO DE LA GUERRA

Durante la Segunda Guerra Mundial se produjeron 2446 unidades de Mitsubishi 4GM en 19 versiones diferentes, de las cuales un par de ellas fueron apenas prototipos. El primero de estos fue el del modelo inicial y experimental, que comenzó a desarrollarse en agosto de 1938 y quedó concluido en septiembre de 1939. Luego del primer prototipo, comenzó la producción de los dos modelos que tuvo el G4M1, con motores Mitsubishi MK4E Kasei de 1530 hp.

La llegada del G4M2 trajo una decena de nuevos modelos que introdujeron numerosos cambios, entre ellos un armamento con cañones tipo 99 de 20 mm que reemplazó a las ametralladoras de 7,70 mm de los G4M iniciales y motores MK4T Kasei 25 de 1800 cv. Además, el G4M2 Modelo 24J constituyó una versión especial del bombardero que lo convirtió en transporte del avión cohete suicida Yokosuka MXY-7 Ohka, utilizado para misiones kamikaze en los últimos meses de la Segunda Guerra Mundial. Tras ese modelo, siguieron los G6M1, G6M1-K y el G6M1-L2, que puso fin a la serie.



HACIA LA RENDICIÓN

Un G4M Betty con insignias de la Cruz Roja aterriza en Shima. Transportaba a la delegación japonesa que luego firmaría la rendición en Filipinas.



PRODUCCIÓN EN LÍNEA

Línea de ensamblaje de los Mitsubishi G4M Betty, *circa* 1945.

EN ACCIÓN TEATROS DE OPERACIONES

La historia de los bombarderos G4M se inició con una serie de éxitos encadenados que incluyeron la campaña japonesa en Filipinas y el hundimiento de los buques británicos HMS Repulse y HMS Prince of Wales. Sin embargo, eso comenzaría a cambiar tras la larga batalla de Guadalcanal.

G4M BETTY

DÍAS DE GLORIA

Corre el mes de mayo de 1941. La Segunda Guerra Mundial ya ha comenzado y los japoneses lanzan un ataque sobre la ciudad china de Hankou como parte de una contienda que enfrenta a ambos países desde hace ya cuatro años. En el ataque toman parte los nuevos bombarderos Mitsubishi G4M que las Fuerzas Armadas del Imperio del Japón han diseñado como una de sus armas más letales. Es esa la primera incursión en la que participan los G4M y es también el primero de los muchos éxitos que cosecharán a partir de allí. Se inicia así un tiempo de glorias para el bombardero que será durante varios años un símbolo de las Fuerzas Armadas imperiales niponas.

Luego de China, el siguiente gran capítulo de los G4M tiene lugar en la campaña que los japoneses lanzan entre diciembre de 1941 y junio de

1942 sobre Filipinas, hasta entonces un Estado Libre Asociado de los Estados Unidos. Pese a ser superadas en número, las fuerzas del Japón finalmente vencen a sus enemigos y ocupan el territorio filipino, infligiendo así una muy dura derrota a las fuerzas aliadas. El ataque aéreo del que participan los G4M es comandado por el teniente Hideyoshi Obata con apoyo de una flota liderada por el vicealmirante Nishizo Tsukahara. Alrededor de 500 aviones japoneses toman parte de los combates y los nuevos bombarderos causan estragos en los objetivos enemigos.

Auge y caída

En esos días tiene también lugar el hundimiento en el golfo de Siam de los buques británicos HMS Repulse y HMS Prince of Wales, ambos integrantes principales de la llamada Fuerza Z que los aliados tenían en el Pacífico. En los ataques a esas naves participan los G4M, que se constitu-

yen en un elemento decisivo para el éxito japonés. Ya por ese entonces el poder de los nuevos bombarderos es incuestionable y tanto británicos como estadounidenses sufren en carne propia su poder de fuego.

Sin embargo, a finales de 1942 comienza la larga batalla de Guadalcanal y los G4M toman parte de una contienda que se extiende por seis meses y deja casi 40 mil muertos. La derrota de los japoneses a manos de las fuerzas aliadas cambia para siempre el rumbo de la Segunda Guerra en el Pacífico y también marca un punto de inflexión para la historia de los bombarderos Mitsubishi. De allí hasta el final del enfrentamiento, los G4M serán testigos privilegiados de la rápida caída del Imperio del Japón y en agosto de 1945 sus unidades serán utilizadas como transporte de las delegaciones niponas que se rendirán frente a los aliados. Un triste final para una historia gloriosa.

Creditos: Dominio Público - By U.S. Navy - Dominio Público - U.S. Office of War Information



EN CAMINO Escuadrones de un grupo de bombarderos en formación, previo a un ataque de altura en el Pacífico Sur.



RADARIZADO Un G4M capturado en el Pacífico Sur. Nótese el impacto en la nariz, donde se ubicaba la antena de radar que utilizaban en bombardeos estratégicos.



ATAQUE A TIERRA

Los G4M estacionados a cielo abierto eran blanco fácil de los cazas y bombarderos estadounidenses en las islas del Pacífico.

OPERACIÓN VENGANZA

El 18 de abril de 1943 un Mitsubishi G4M partió rumbo a las Islas Salomón escoltado por seis cazas Mitsubishi A6M Zero. En el bombardero viajaba Isoroku Yamamoto, almirante de la Flota Combinada Imperial del Japón que había planificado el ataque a Pearl Harbor en diciembre de 1941. Considerado un héroe por los japoneses, Yamamoto era el símbolo del orgullo de su país en aquellos días de guerra.

Por ese entonces, las fuerzas japonesas estaban siendo derrotadas en la mayor parte de los frentes de batalla del Pacífico por los aliados y la misión de Yamamoto era motivar a sus soldados en ese difícil momento. El viaje de Yamamoto fue planificado en secreto, pero los estadounidenses interceptaron y decodificaron los mensajes de dicho viaje y lograron precisar el día y la hora del vuelo que lo llevaría a las Islas Salomón.

Con la información, Estados Unidos decidió atacar el G4M en que volaba Yamamoto con un escuadrón de 16 cazas P-38 Lightnings americanos. Denominado Operación Venganza, el ataque de los aviones aliados logró derribar al G4M y terminó con la vida del máximo héroe de guerra que tuvieran los japoneses.

CIFRAS Y DATOS ÚNICOS DEL G4M BETTY

Betty

UN APODO FEMENINO

Durante la Segunda Guerra, la Unidad de Inteligencia Técnica de la Aviación de Estados Unidos vigilaba los adelantos tecnológicos de los japoneses y les daba un nombre de código, para facilitar su identificación. El G4M fue apodado "Betty" porque, según cuenta la leyenda, las enormes protuberancias del bombardero le hicieron recordar a un sargento estadounidense los senos de una enfermera llamada así.

2446

FUERON LOS G4M CONSTRUIDOS POR LOS JAPONESES DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.

7

TRIPULANTES LLEVABA EL BOMBARDERO: PILOTO, COPILOTO, NAVEGADOR, CAPITÁN, RADIOOPERADOR, MECÁNICO Y ARTILLERO DE COLA.

G4M BETTY

20

METROS DE LARGO TENÍA EL G4M. ADEMÁS, LA ENVERGADURA DE LAS ALAS ERA DE 25 METROS Y EL ALTO DE 5.

12.500

KILOS PODÍA SOPORTAR EL AVIÓN ESTANDO CARGADO, EN EL MOMENTO DEL DESPEGUE. EL PESO DEL G4M VACÍO ERA 8160 KG.

RÉCORD EN MAR ABIERTO

La incursión del 10 de diciembre de 1941 sobre los buques británicos HMS Prince of Wales (acorazado) y el HMS Repulse (crucero), en la que los G4M Betty fueron protagonistas, constituyó el primer ataque de la historia bélica que logró hundir buques enemigos en mar abierto. Todo el combate duró menos de 24 horas y convirtió al G4M en líder y protagonista de un hito de la aeronáutica japonesa.



EL HUNDIMIENTO DEL PRINCE OF WALES

"EN ESTE VASTO TERRITORIO DE AGUAS, JAPÓN ERA SUPREMO Y EN TODOS LADOS NOSOTROS ESTÁBAMOS DÉBILES Y DESNUDOS." WINSTON CHURCHILL.

Crédito: Dominio Público - San Diego Air & Space Museum - EIMA/Archives / Library/Archives - CC BY 2.0



550

METROS POR MINUTO ASCENDÍA EL G4M A SU VELOCIDAD MÁXIMA DE 438 KM/H.



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



— G4M BETTY —

Fue uno de los bombarderos japoneses más famosos de la Segunda Guerra Mundial. Se destacó por sus victorias en Hankou, Filipinas y durante el hundimiento de buques británicos en el Golfo de Siam.



ENTREGAS DE LA COLECCIÓN

Spitfire Mk Vb // P-51B Mustang // Halifax B Mk III // Messerschmitt Bf 109F-4 // Wellington Mk X // Mitsubishi A6M Zero
// F4U-1D Corsair // Ilyushin Il-4 // Fw 190A-8 // P-47D Thunderbolt // **G4M Betty** // Hurricane Mk IIB
Heinkel He 177 // Dewoitine D.520 // P-40B Warhawk // Whitley Mk V
Lavochkin La-7 // B-29 "Enola Gay" // F6F Hellcat // Ju 88 A-4

luppa

ISBN 978-84-17019-56-3



9 788417 019563

© 2017 Luppa Solutions S.L. Todos los derechos reservados.

Todas las entregas son parte de la colección "Aviones de la Segunda Guerra Mundial".

Prohibida su venta por separado. Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio. Desarrollo editorial: almaceneditorial.com

Hobbies Belgrano



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



HEINKEL HE 177

luppa

SUMARIO

- 4-5.**  **INFOGRAFÍA**
EL BOMBARDERO PESADO
 Cómo era el diseño, problemático, del He 177. Cuánto media, cuánto armamento podía transportar. Cómo estaban insertados los motores.
-
- 6-7.**  **HISTORIA**
UN INGRESO DEMORADO EN LA GUERRA
 El Heinkel He 177 entró tarde en la contienda mundial. Antes de hacerlo tuvo que enfrentar importantes problemas de diseño y poder de fuego.
-
- 8-9.**  **LÁMINA CENTRAL**
LAS DOS CARAS DE LA SOBREVIGILANCIA
 Los requisitos nunca cumplidos de un bombardero creado para atacar en picado. La consecuencia: más peso y menos velocidad, autonomía y capacidad de carga.
-
- 10-11.**  **EVOLUCIÓN**
UNA HISTORIA QUE NO SE CONSOLIDÓ
 El He 177 tuvo varios diseños, que fueron incorporando variaciones para el transporte de armamento y modificaciones en la propulsión.
-
- 12-13.**  **EN ACCIÓN**
UN ATAQUE PROPAGANDÍSTICO DEMASIADO CARO
 En la Operación Steinbock, el Tercer Reich atacó Londres y alrededores entre enero y mayo de 1944, pero el precio resultó alto y la Luftwaffe quedó herida de muerte.
-
- 14-15.**  **MISCELÁNEAS**
CIFRAS Y DATOS IMPORTANTES DEL HE 177
 El total de unidades de He 177 producidas. El supuesto ataque sobre Nueva York. La cantidad de bombas que podía trasladar esta aeronave.

GIGANTE DORMIDO Un Heinkel He 177 estacionado en el aeródromo de Grossenhain, antes de que fuera destruido por un ataque de bombarderos aliados.



HE 177 DE LARGO ALCANCE Y MUCHAS EXIGENCIAS

Con diseño aerodinámico y nuevas tecnologías, este bombardero alemán era eficiente y podía transportar una importante carga de bombas. Pero los problemas no tardaron en aparecer.

Hobbies Belgrano

Aviones de la Segunda Guerra Mundial

© 2017 Lupp Solutions S.L. Todos los derechos reservados. www.luppasolutions.com

Desarrollo editorial para Lupp Solutions: almaceneditorial.com

Impreso en China. - Importador: S.A. LA NACIÓN, Zepita 3251, CABA.

Título: Heinkel He 177 - Crédito foto de tapa: Render de uso libre

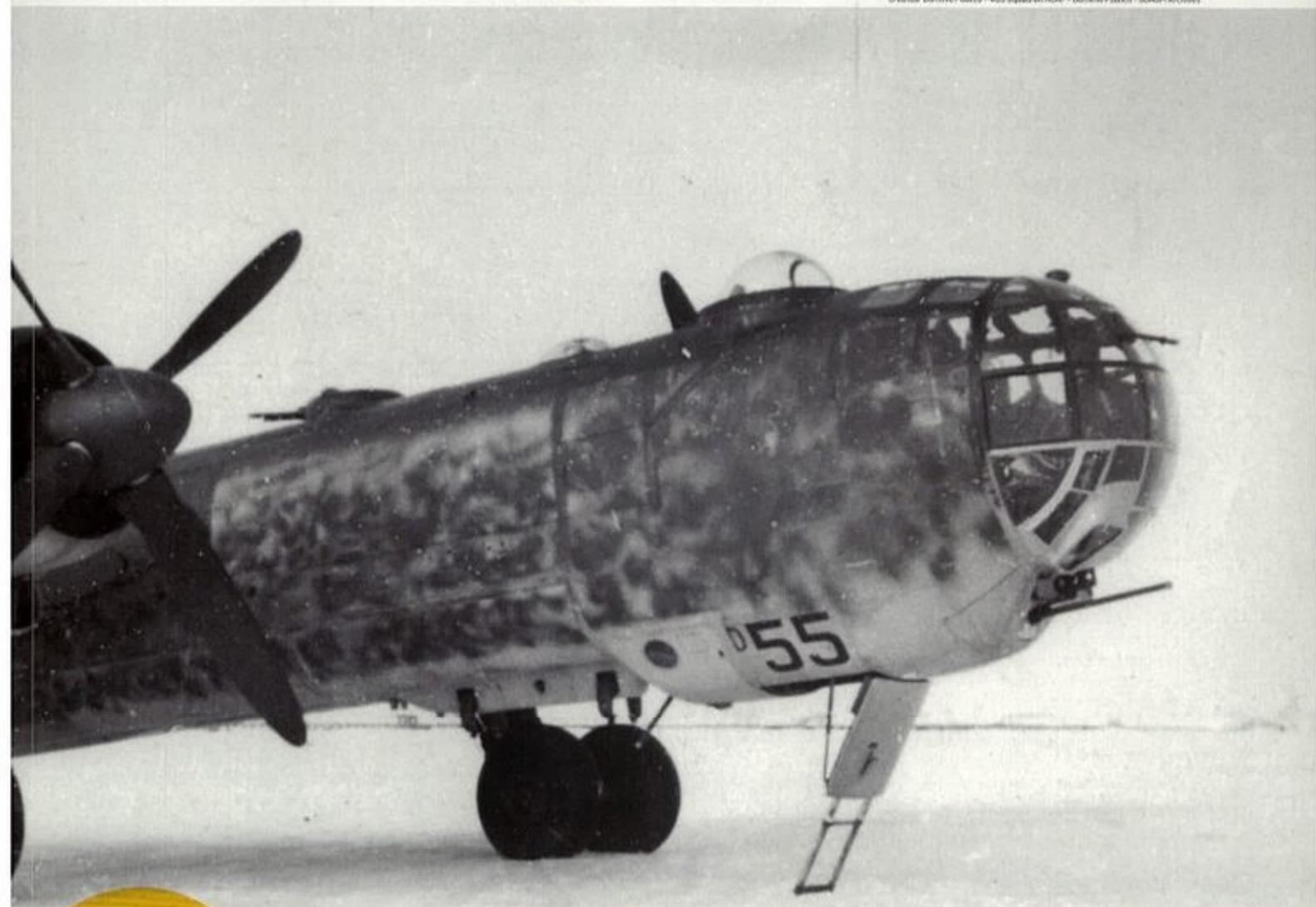
ISBN: 978-84-17019-58-7

Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida o memorizada en sistemas de archivo o transmitida de cualquier forma o medio electrónico, mecánico, a través de grabaciones u otros sistemas en uso y futuros, sin explícita autorización escrita por parte del editor.

Este fascículo va acompañado de una réplica a escala en material die cast.

MODELO PARA COLECCIONISTAS. NO ES ACONSEJABLE PARA MENORES DE 14 AÑOS.

Créditos: Dominio Público - 403 Squadron RCAF - Dominio Público - SOASM Archives



El Heinkel He 177 fue parte del programa denominado "Bombardeo de los Urales". En 1937 las fuerzas alemanas solicitaron el diseño de un bombardero de largo alcance con capacidad de transportar 4000 kg de bombas a una velocidad promedio de 500 km/h y con un alcance de 1600 kilómetros. Era el llamado "Bombardeo A". Fue la compañía del ingeniero Ernst Heinkel la encargada de llevarlo a cabo, dado que ya venía desarrollando un prototipo cercano a estas especificaciones, el Proyecto 1041. Más tarde fue denominado He 177.

El fuselaje del avión estaba diseñado como un tubo extremadamente aerodinámico que incorporaba nuevos desarrollos, con una trompa en plexiglás, las alas instaladas en la posición media del cuerpo y de gran radio.

De esta manera conseguía máxima eficiencia y albergar una gran carga de bombas. Su armamento defensivo estaba incorporado en torretas ubicadas debajo, al frente y en la parte trasera y dorsal del fuselaje.

Sin embargo, y a pesar de todas estas cualidades, fue uno de los aviones más problemáticos de la historia militar debido a la exigencia de que el bombardero pudiera realizar al mismo tiempo ataques en picado. Además, por la disposición de sus potentes motores, el avión sufrió más incendios en vuelo que ningún otro. Seis de los ocho prototipos se prendieron fuego y muchos de los 35 aviones de la serie inicial A-0 resultaron destruidos en accidentes. Posteriormente, cuando esos problemas se rectificaron, el modelo fue un éxito, pero no pudo ser desplegado en masa debido al empeoramiento de la situación alemana en la guerra.



ERNST HEINKEL

Fundador de la fábrica Heinkel Flugzeugwerke donde se creó el He 177, entre otros aviones.

COMO UN ATAÚD EN LLAMAS

Los tripulantes lo apodaron *Luftwaffenfeuerzeug* ("encendedor de la Luftwaffe") o también "ataúd llameante" debido a los graves problemas de motor que tuvieron las primeras versiones del avión. Había varias causas para la inflamabilidad de los motores: una era que el colector de escape en la bancada de cilindros se recalentaba excesivamente y se incendiaba por la acumulación de aceite y grasa en la parte inferior de la cubierta del motor. Otra razón: cuando el piloto desaceleraba, había una tendencia a que la bomba de inyección de combustible entregara más de lo requerido por el motor. Y para limitar el peso de la aeronave no se habían colocado cortafuegos.

HEINKEL HE 177 UN BOMBARDERO PESADO

HISTORIA

Adolf Hitler pidió a fines de la década de 1930 a la empresa Heinkel el diseño de un bombardero capaz de llevar hasta seis toneladas de bombas a grandes distancias, más de 4000 kilómetros, y que tuviera suficiente resistencia estructural como para lanzar ataques en picada. Así nació en 1939 el He 177. Pero la insistencia del fabricante en acoplar dos motores DB 601 lo hicieron muy proclive a incendiarse.

Su creador

Siegfried Günter (1899-1969)

Junto con su hermano mellizo Walter (1899-1937), fue uno de los pioneros de la industria aérea alemana. En 1931 fueron contratados por el fabricante de aviones Ernst Heinkel. En la Heinkel Flugzeugwerke, los Günter diseñaron para el He 70 el primer tren de aterrizaje retráctil alemán. En los años que trabajaron allí, gracias a sus diseños de alas de forma elíptica, sus modelos alcanzaron varios récords de velocidad.



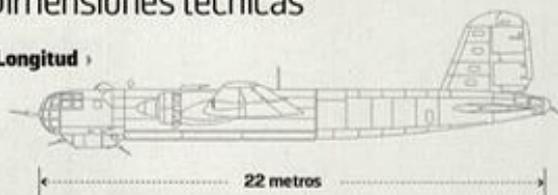
El enojo de Hitler

Luego de varias misiones fallidas el Führer quedó completamente desilusionado con el bombardero, al que los pilotos ya apodaban "el encendedor de la Luftwaffe" (*Luftwaffenfeuerzeug*) por la facilidad que tenían sus motores para recalentarse y prenderse fuego. Durante una reunión, el primero de febrero de 1943, Adolf Hitler se quejó: "Tengo que decir una y otra vez que considero un error todos los modelos del 177, porque ya se demostró durante la Gran Guerra (como se conocía entonces a la Primera Guerra Mundial) que es extremadamente difícil de resolver la cuestión de instalar dos motores en un solo eje, y eso ha llevado a constantes dificultades".



Dimensiones técnicas

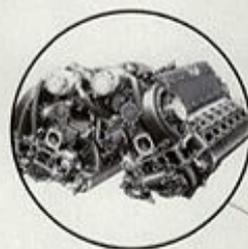
Longitud



Altura

EL AVIÓN

Motor: tenía 12 cilindros en V y generaba una potencia de más de 2900 hp.



Bomba guiada Ruhrstahl FX 1400: dirigida mediante ondas de radio desde el avión lanzador hacia su blanco. Los aliados la apodaron Fritz X como nombre en código.



Configuraciones de carga bélica

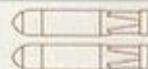
El He 177 podía llevar una gran variedad de pertrechos bélicos en su bodega y bajo sus alas.



2 bombas de 1000 kg
2 minas de 1000 kg



16 bombas de 50 kg
2 bombas de 250 kg
2 minas de 500 kg



2 bombas de 900 kg

Ficha técnica



País de fabricación: **Alemania** Cantidad fabricada: **1169** (incluye todas las variantes)



Tipo:
bombardero
estratégico



Peso vacío:
16.800 kg



Peso al despegue:
27.200 kg



Velocidad máxi
565 km/h

6,40 metros

Envergadura

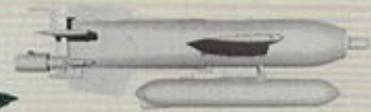
31,40 metros

ANTIBUQUE

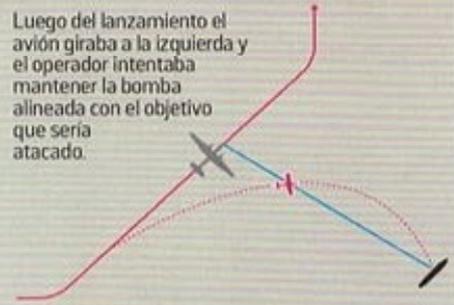
Los primeros sistemas guiados

La versión A-5 podía transportar misiles. Llevaba tres armas, una debajo de cada ala y la otra en la bahía central de bombas. Además de misiles, podía transportar torpedos. En su misión antibuque, iba equipado con misiles Hs 293 y FX 1400 que eran guiados por un transmisor FuG 203 Kehl. El bombardero dirigía el misil visualmente a través de un joystick y el misil recibía las señales por medio de un receptor FuG 230 Strassburg.

Henschel Hs 293

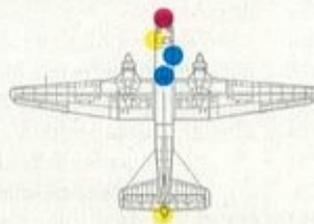


Luego del lanzamiento el avión giraba a la izquierda y el operador intentaba mantener la bomba alineada con el objetivo que sería atacado.



Armamento defensivo

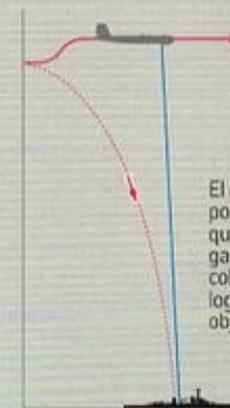
- 1 Ametralladora MG 81 de 7,92 mm
- 2 Ametralladoras MG 81 de 7,92 mm
- 2 Ametralladoras MG 131 de 13 mm
- 2 Cañones MG 151 de 20 mm



Ruhrstahl FX 1400

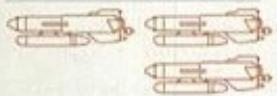


Era lanzada a más de 4000 metros de altura. Esto le permitía alcanzar más velocidad y penetrar blindajes de hasta 500 mm de espesor.



El operador se guiaba por medio del humo que salía de las bengalas instaladas en la cola de la bomba. Así lograba alcanzar el objetivo.

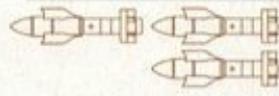
El misil Henschel Hs 293: básicamente se trataba de una bomba planeadora que era guiada por radiocontrol, con un motor cohete debajo de su estructura. Se construyeron más de 1000 desde 1942 hasta el fin de la guerra.



3 bombas guiadas de 1000 kg



48 bombas de 50 kg



3 bombas guiadas de 1500 kg

Rango de acción:
15.400 km

Techo máximo:
9400 m

Motor:
2 Daimler-Benz DB 610

Potencia:
2941 hp c/u

HISTORIA DE UN BOMBARDEO

La sucesión de inconvenientes que debieron ser resueltos por los ingenieros, desde la arquitectura de los aviones hasta el armamento, hicieron que este bombardero alemán se incorporara demasiado tarde a la contienda.

HE 177

UN INGRESO DEMORADO EN LA GUERRA

El bombardero Heinkel He 177 tuvo un total de 1169 unidades construidas y se utilizó sobre todo en el frente oriental, donde su rango era

particularmente útil. Se destacó por su uso en enfrentamientos masivos en Velikiye Luki (Unión Soviética) en 1944, uno de los pocos esfuerzos del bombardeo pesado tardío que tuvo su rédito. Fue considerablemente menor, en cambio, el uso en el frente occidental, a pesar de que jugó un papel importante durante la última parte de la guerra, en la Operación Steinbock, contra el Reino Unido. Los motores utilizados, DB 606 y más tarde el DB 610, iban a ser los únicos dos grupos motores para aviación de producción alema-

PROBLEMÁTICO Y TARDÍO

Inconvenientes técnicos y operativos marcaron desde el inicio que el He 177 traería más problemas que soluciones.

na diseñados para superar 1500 kW de potencia.

El 9 de noviembre de 1939 el vuelo del primer prototipo, el He 177 V1, terminó abruptamente después de sólo 12 minutos debido al sobrecalentamiento de los motores.

Era apenas una muestra de lo que sucedería con los siguientes prototipos, que terminarían estallando en el aire o estrellándose en el mar. En agosto de 1942, Hermann Göring, comandante de la Fuerza Aérea alemana, estaba tan enojado por la lentitud con la que los problemas del

motor del Heinkel eran tratados, que en una respuesta crítica a un informe quedó en evidencia cuál era la falla: "¿Por qué estos motores de repente aparecieron soldados tan estúpidamente juntos? Me dijeron

que habría dos motores conectados uno detrás del otro, y de pronto aparece este monstruo espurio de motores conjuntamente soldados. Nadie me había dicho nada acerca de este embrollo con motores conjuntos soldados".

Si bien luego la dificultad de los motores fue resuelta, el diseño afrontó problemas en cuanto al armamento, y el fuselaje debió ser modificado en varias ocasiones para dar lugar al volumen requerido. Estas sucesivas modificaciones y requisitos que se iban añadiendo sobre la marcha para que el bombardero finalmente pudiera salir al teatro de operaciones hicieron que el avión entrara en servicio demasiado tarde en la guerra para marcar una diferencia.

La hora de volar

Según algunos analistas, este avión vio la luz en la época equivocada, ya que además tenía muchos coman-

©Hilary By Bundesarchiv, CC-BY-SA 3.0 • By Bundesarchiv - CC-BY-SA 3.0 • Dennis P. Walker - Bundesarchiv



COMPLEJA CABINA DE MANDOS

Avanzada para su época, contaba con importantes adelantos tecnológicos y ofrecía una gran visibilidad a los pilotos.



dos asistidos y detalles técnicos que con la tecnología de esa época se traducían en mayor peso y volumen adicional. Cuando se logró resolver muchos de estos defectos se demostró que el avión era muy bueno.

El He 177 entró en servicio en 1942. Como medida de emergencia se utilizó para llevar suministros al Sexto Ejército en Stalingrado. Pero su poder de carga no era importante y tampoco fue demasiado útil para la evacuación de los heridos. Luego participaría sólo en 13 misiones. A medida que avanzaba la guerra, las operaciones del He 177 se hicieron cada vez más inconexas.

El uso más importante de los He 177 en el frente occidental fue en la Operación Steinbock, una tardía campaña nocturna de bombardeo estratégico de la Luftwaffe en la Segunda Guerra Mundial contra el sur de Inglaterra, entre enero y mayo de 1944 (ver páginas 12-13).



HERMAN GÖRING

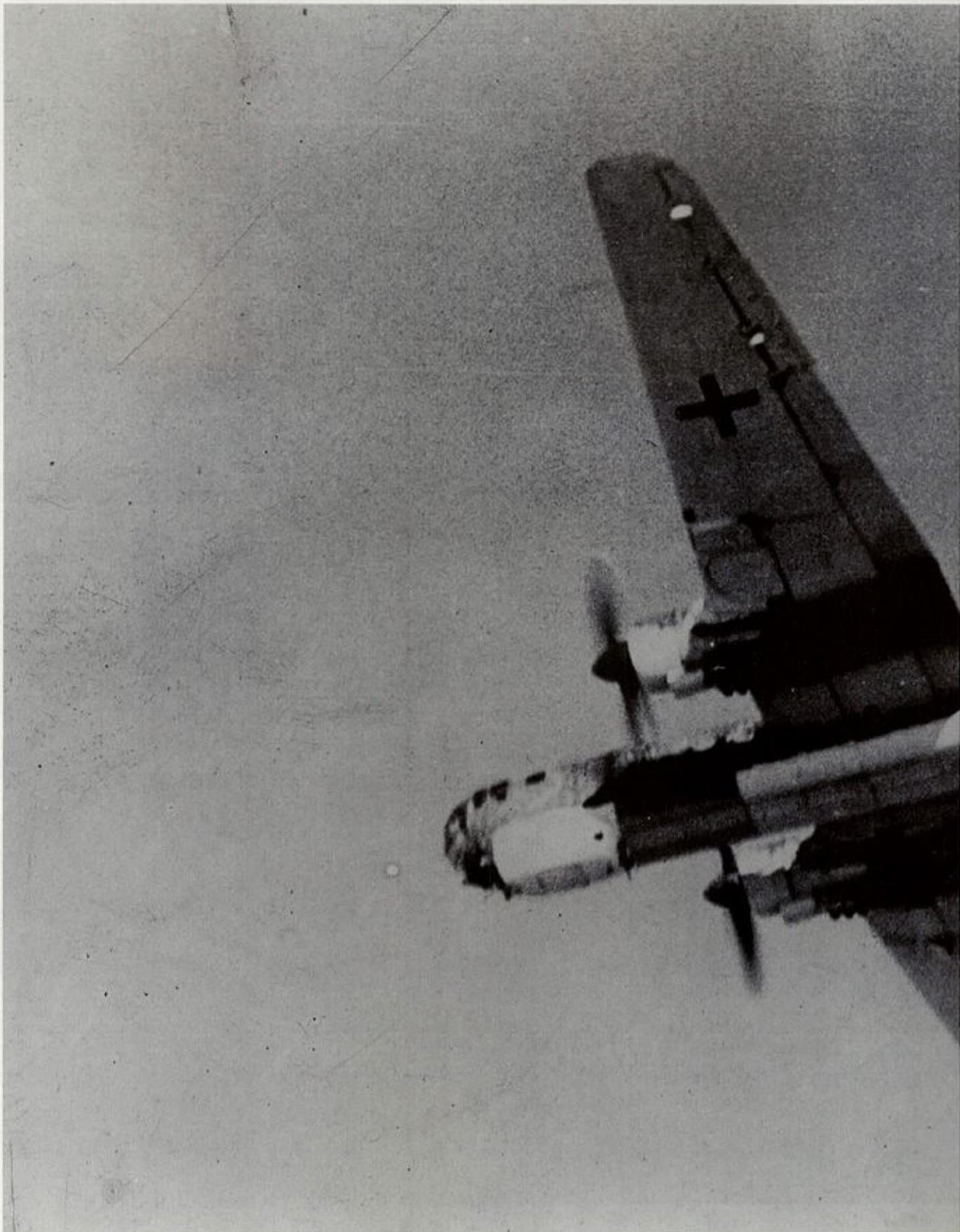
Viceministro de Alemania y jefe de la Luftwaffe, fue un crítico del He 177 desde el comienzo.

El último intento en su diseño fue la conversión de un He 177 A-5 en una máquina impulsada por cuatro motores, en lugar de motores acoplados. En el verano de 1943, el Tercer Reich aceptó el uso de la denominación He 277 y en muy corto tiempo se iniciaron los requerimientos para la puesta a punto del nuevo bombardero. Pero a pesar de las exitosas pruebas, en 1944 Alemania decidió dar de baja la producción. Así fue que el nuevo modelo nunca vio la luz.

En la actualidad no existen unidades de He 177 de ninguna versión en los museos de aviación, ya que todos estos aviones fueron reducidos a chatarra a finales de la década de 1950. Antes de ser desguazados, los sobrevivientes del Heinkel fueron muy estudiados en sus detalles técnicos, estructura, motores y controles para posteriores modificaciones y utilización en nuevas generaciones de aviones.



EN MANTENIMIENTO Personal de tierra hace reparaciones en los motores de un He 177.





LAS DOS CARAS DE LA SOBREXIGENCIA

La insistencia en darle capacidad de bombardeo en picado llevó a un aumento del peso y menor velocidad, carga y autonomía. El tiempo pasó y el requisito nunca pudo ser resuelto satisfactoriamente.

FORTALEZA ARTILLADA

El He 177 podía cargar hasta 6000 kg de bombas y contaba con cinco ametralladoras y dos cañones de 20 mm para defenderse.

EVOLUCIÓN Y PROBLEMAS

Los diferentes diseños del He 177 fueron incorporando variaciones para el transporte de armamento y modificaciones en la propulsión. Una variante alcanzó la fama porque, según una versión, transportaría la bomba atómica.

HE 177

UNA HISTORIA QUE NO SE CONSOLIDÓ

A pesar de que Heinkel se había comprometido a tener este avión en servicio en 1940, a finales de ese año su producción todavía no había empezado. Los primeros He 177 A-1 de serie se entregaron en julio de 1942 y entraron en servicio recién a finales de ese año. El saldo fue que Heinkel construyó 130 unidades de la versión A-1 y 170 de la A-3, entre febrero y diciembre de 1943. Se produjeron también 826 He 177 A-5, con los motores cambiados de posición y fuselajes más largos. Esta versión introdujo motores BD 610 y disminuyó la carga de bombas, incrementando el techo de servicio a 8000 metros. De esta manera podía transportar hasta tres misiles Hs 293 o dos Hs 294 o dos bombas FX 1400.

Los He 177 con base en Francia y Alemania participaron en los ataques contra Gran Bretaña durante la Operación Steinbock, así como también estuvieron presentes en el frente del Este. Entre las unidades que utilizaron el He 177 estuvieron la KG 40 y KG 100, que emplearon en la operación contra los convoyes atlán-

ticos aviones provistos del Hs 293. Dentro de las versiones conocidas estaba el He 177 A-3/R5, equipado con un cañón de 50 o de 75 mm bajo la trompa, utilizado como destructor de tanques, del que sólo se construyeron cinco ejemplares.

PODER DE FUEGO

El prototipo V38 (un A-5) se hizo famoso, pues corrió el rumor de que estaba destinado a cargar la bomba atómica construida por Alemania. Se construyó una versión He 177 Zerstörer ("destructor") pensada para portar una batería de cohetes de 133 mm para ser empleados contra las formaciones aliadas de bombarderos, pero nunca fue puesto en producción.

La versión A-5 fue realizada primordialmente para desempeñar un papel antibuque y estaba armada con misiles. Portaba tres armas, una bajo cada ala y la otra en una bahía central de bombas y, además de los misiles, podía transportar torpedos (inicialmente se utilizó el torpedo L5 italiano). La última versión diseñada sería la A-7 con cuatro motores DB 613 de 3600 hp, que no llegó a ser puesta en producción.

UNA FÁBRICA VERSÁTIL

La compañía Heinkel fue también pionera en el desarrollo de motores a reacción y de cohetes. En 1939 el Heinkel He 176 y el Heinkel He 178 fueron los primeros aviones que volaron con cohetes de combustible líquido y con turborreactor, respectivamente. Heinkel fue la primera empresa que diseñó un prototipo para un caza a reacción, el Heinkel He 280, que nunca fue producido porque el Ministerio del Aire quería que Heinkel se concentrara en la producción de bombarderos. Esto favoreció el desarrollo del avión rival, el Messerschmitt Me 262. En las postrimerías de la guerra, un caza a reacción Heinkel, el He 162, se incorporó finalmente al servicio, pero apenas había entrado en combate cuando Alemania se rindió.

Créditos: Dominio Público - 403 Squadron RCAF - (Bundesarchiv) - CC-BY-SA 3.0



LA CABINA VIDRIADA del He 177 con uno de los puestos de ametralladora calibre 7,92.

LA ARQUITECTURA DEL SUCESOR

El He 274 nace como un sucesor cuatrimotor del Heinkel He 177. En el He 274 se abandonaron definitivamente los motores gemelos que tantos problemas habían causado y en su reemplazo se utilizaron cuatro unidades independientes y un fuselaje extendido, con unas alas modificadas. Designado inicialmente He 177 A-4 en 1941, el He 274 era una versión de gran altitud del He 177 A-3. Tenía un compartimento presurizado para sus cuatro tripulantes y un armamento defensivo integrado por una ametralladora de 13 mm más un par de MG 131 en posiciones dorsal y ventral. El programa de cazas hizo que Heinkel tuviera que dar menos prioridad a este proyecto y el He 274 se transfirió entonces a SAUF, en Suresnes, Francia. Se construyeron dos prototipos a partir de 1943, pero no se terminaron a tiempo. Con la invasión aliada se evacuó al personal y se ordenó la destrucción de los aviones. Reparado, el He 274 fue usado por la Armée de l'Air durante varios años como avión de investigación a gran altura. Fue desguazado a finales de 1953.

EL CAÑONERO El artillero de cola de un He 177 se apresta a ubicarse en su puesto. La variante A-5 del bombardero portaba un cañón de 20 mm en esta posición.

EN ACCIÓN TEATROS DE OPERACIONES

El Tercer Reich atacó Londres y sus alrededores entre enero y mayo de 1944 en lo que se denominó la Operación Steinbock, pero el precio pagado resultó muy alto y la Luftwaffe quedó herida de muerte para responder cuando los aliados desembarcaron en Francia.

HE 177

UN ATAQUE PROPAGANDÍSTICO DEMASIADO CARO

La situación estratégica de la Luftwaffe en 1943 era complicada, ya que era incapaz de impedir la devastación que sufrían las principales ciudades alemanas por la ilimitada ofensiva de bombardeo de los aliados. Hermann Göring, a cargo de la Fuerza Aérea alemana, informó a sus hombres (previa reunión con Adolf Hitler) que la única forma de parar la destrucción de las principales ciudades y áreas industriales de Alemania era iniciar una serie de ataques de represalia contra objetivos ingleses. Así fue que Göring autorizó al general Dietrich Peltz los recursos necesarios para iniciar la Operación Steinbock, es decir, la Operación Capricornio.

La Operación Steinbock fue una campaña de bombardeo nocturna

que tuvo lugar entre enero y mayo de 1944, con fines más propagandísticos y a modo de represalia que con objetivos específicamente militares. Dicha operación se desarrolló principalmente en el área de Londres y alrededores y fue conocida por los ingleses como *Baby Blitz*, en recuerdo de la importante campaña de bombardeos que se produjeron durante los años 1940 y 1941. Pero como su nombre indica ("bombardeo bebé"), a mucha menor escala.

Operaciones enfrentadas

Bajo el mando del general Dietrich Peltz los alemanes consiguieron reunir la considerable cifra de 474 bombarderos. Dos unidades fueron equipadas con el He 177, el único bombardero pesado de la Luftwaffe considerado como tal. Esas unidades operaban desde aeródromos de

la localidad alemana de Rheine y la francesa de Chateaudun y sumaban un total de 46 Heinkel, además de tener otros bombarderos.

La ofensiva coincidió con el ataque aliado conocido como batalla de Berlín y las pérdidas de aparatos por parte del Tercer Reich fueron muy elevadas: más de tres centenares de aviones durante los cinco meses que se extendió esta campaña. Algunos comandantes de la Luftwaffe pensaron que sería mejor guardar los bombarderos para atacar la flota aliada cuando se produjese la invasión del continente. Si bien es cierto que la Operación Steinbock dificultó la preparación de aquella invasión, las pérdidas de aeronaves fueron tan elevadas y el costo tan alto que la flota de bombarderos alemana no pudo realizar ningún contraataque de magnitud



CARGA LETAL

El personal de tierra tenía que utilizar carros hidráulicos para cargar las bombas en la bahía del bombardero.

Créditos: Damiano Pólicio - Bundesarchiv • Damiano Pólicio - Bundesarchiv

OTRAS MISIONES DEL HEINKEL HE 177

BATALLA DE STALINGRADO

Entre 1942 y 1943, algunos Heinkel He 177 fueron utilizados para lanzar suministros sobre el Sexto Ejército alemán, cercado en la ciudad rusa de Stalingrado. Se perdieron siete de dichos aparatos en un total de 13 misiones.

FRENTE ORIENTAL

Alrededor de 90 aviones He 177 prestaron servicio como bombarderos tácticos a mediados de 1944 en el frente del Este con el propósito de destruir objetivos soviéticos, tanto en territorios de Rusia como de Ucrania.

FRENTE OCCIDENTAL

Los He 177 llevaron a cabo algunas misiones contra objetivos en Gran Bretaña, en las que fueron utilizados como bombarderos en picado en incursiones breves a una velocidad de 640 km/h. Sin tiempo para apuntar bien, los blancos solían errarse.

OCEANO ATLÁNTICO

Otras de las funciones de los Heinkel He 177 en la Segunda Guerra Mundial consistieron en el reconocimiento aéreo, misiones antibuque en el océano Atlántico y su empleo como plataforma de lanzamiento de misiles contra el Reino Unido.

VELIKIYE LUKI

El bombardero fue utilizado contra el Ejército Rojo cuando este quiso liberar la ciudad rusa de Velikiye Luki, de alto valor estratégico por el paso del ferrocarril. Los alemanes terminarían siendo derrotados en ese escenario en enero de 1943.

ni que resultara considerable para evitar que los aliados comenzaran a recuperar los territorios que habían sido conquistados por los alemanes.

La operación logró muy poco y la fuerza alemana sufrió una pérdida de 329 máquinas durante su ejecución, a un promedio de 77 por mes, antes de que la misión fuera abandonada definitivamente. Faltaban apenas meses para la inminente invasión aliada de la Francia ocupada, cuyo nombre en código era Operación Overlord, y Steinbock había desgastado tanto el poder ofensivo de la Luftwaffe que ya no podría montar ningún contraataque significativo.



DESPEDIDA La tripulación de un He 177 conversa con personal de tierra mientras se apresta a despegar.

CIFRAS Y DATOS IMPORTANTES DEL HE 177



LA INVASIÓN QUE NO FUE

Uno de los mitos de la Segunda Guerra Mundial, confirmado por los mismos alemanes años después de la contienda, era que Hitler tenía como uno de sus objetivos un bombardeo sobre la ciudad de Nueva York, cuando Estados Unidos ingresó en la contienda. Pero las deficiencias que había demostrado el He 177, entre otras cuestiones, determinaron que aquella idea no pudiera llevarse a cabo.

6000

KILOS DE BOMBAS PODÍA TRASLADAR EL HE 177, O TAMBIÉN TRES MISILES TELEGUIADOS HENSCHEL HS 293 O UNO INTERCONTINENTAL V-1.

1169

HEINKEL HE 177 FUERON PUESTOS EN EL AIRE POR LA FUERZA AÉREA ALEMANA CON LAS DIFERENTES MEJORAS QUE FUE ADOPTANDO.

HEINKEL

HE 177

2

PAÍSES ADQUIRIERON UN HE 177 TRAS LA GUERRA, FRANCIA E INGLATERRA, PARA SOMETERLOS A PRUEBAS. PERO ABANDONARON EL PROYECTO.

7

DE LOS HE 177 UTILIZADOS EN STALINGRADO SE PERDIERON PORQUE SE INCENDIARON EN VUELO. NINGUNO FUE DERRIBADO POR EL ENEMIGO.



SIN COMBUSTIBLE

Durante el verano de 1944 el ataque aliado contra la industria petrolera alemana fue uno de los hechos decisivos para el destino del Tercer Reich. Para el resto de la guerra, las operaciones de la Luftwaffe quedarían muy limitadas por la escasez de combustible y una de las principales víctimas fue el He 177. Había llegado tarde a la contienda y ahora quedaba casi fuera de juego.



DIETRICH PELTZ FUE EL GENERAL ALEMÁN MÁS JOVEN DE LA GUERRA. PARTICIPÓ DE 130 MISIONES COMO PILOTO EN EL FRENTE ORIENTAL, 90 EN EL OCCIDENTAL Y 102 ENTRE LA INVASIÓN DE POLONIA Y LA BATALLA DE FRANCIA.

Credito: Dominio Público - Luftwaffe Archiv - Dominio Público - National Air and Space Museum Archives



90%

DE SUPERVIVENCIA TENÍAN LAS TRIPULACIONES DEL HE 177. ESO SE DEBÍA A SU POTENCIA, QUE LE PERMITÍA SEGUIR VOLANDO A GRAN ALTURA TRAS LANZAR SUS BOMBAS.



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



– HEINKEL HE 177 –

Bombardero pesado que perteneció a la Luftwaffe. Contaba con un diseño aerodinámico, pero respondía a altísimas exigencias que luego fueron causa de importantes problemas. Se destacó en la Operación Steinbock.



ENTREGAS DE LA COLECCIÓN

Spitfire Mk Vb // P-51B Mustang // Halifax B Mk III // Messerschmitt Bf 109F-4 // Wellington Mk X // Mitsubishi A6M Zero

// F4U-1D Corsair // Ilyushin Il-4 // Fw 190A-8 // P-47D Thunderbolt // G4M Betty // Hurricane Mk IIB

Heinkel He 177 // Dewoitine D.520 // P-40B Warhawk // Whitley Mk V

Lavochkin La-7 // B-29 "Enola Gay" // F6F Hellcat // Ju 88 A-4

luppa

ISBN 978-84-17019-58-7



9 788417 019587

© 2017 Luppa Solutions S.L. Todos los derechos reservados.

Todas las entregas son parte de la colección "Aviones de la Segunda Guerra Mundial".

Prohibida su venta por separado. Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio. Desarrollo editorial: almaceneditorial.com

Hobbies Belgrano



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



B-29 "ENOLA GAY"

luppa

SUMARIO

- 4-5.** **INFOGRAFÍA**
NACIDO PARA MATAR
 El B-29 fue diseñado con una misión exclusiva. Cómo estaba fabricado, cuáles eran sus características, cómo operaba.
-
- 6-7.** **HISTORIA**
LA SUPERFORTALEZA PLATEADA
 El "Enola Gay" fue uno de los quince B-29 Superfortress variante Silverplate capaces de lanzar bombas atómicas que fueron destinados al Pacífico norte.
-
- 8-9.** **LÁMINA CENTRAL**
EL BOMBARDERO QUE GANÓ UNA GUERRA
 Con una sola misión, lanzando la bomba atómica sobre Hiroshima, el B-29 "Enola Gay" dio el golpe final a la guerra en el Pacífico y aceleró la rendición de Japón.
-
- 10-11.** **EVOLUCIÓN**
SUPERFORTRESS, UN PRODIGIO TECNOLÓGICO
 Diseñado por Boeing, el B-29 fue el primer bombardero cuatrimotor con cabina presurizada, control electrónico de tiro y capacidad para 30.000 kilogramos de bombas.
-
- 12-13.** **EN ACCIÓN**
EL DÍA QUE EL TIEMPO SE DETUVO
 El B-29 fue diseñado para lanzar la bomba atómica que precipitó el fin de la Segunda Guerra Mundial. Otras unidades lucharon en otros teatros de operaciones.
-
- 14-15.** **MISCELÁNEAS**
CIFRAS Y DATOS DETERMINANTES DEL "ENOLA GAY"
 ¿Cuántos Superfortress se fabricaron?, ¿cuántas horas tardó la misión a Hiroshima? y más información clave sobre un avión histórico.

SUPERFORTALEZA ATÓMICA El B-29 "Enola Gay" en Tinian, Islas Marianas, desde donde despegó para lanzar la bomba sobre Hiroshima.



“ENOLA GAY” LA MADRE DE LA DESTRUCCIÓN

Desde el emblemático B-29 Superfortress "Enola Gay" se lanzó sobre Hiroshima la primera bomba atómica. "Little Boy" desató 16 kilotones de energía sobre la ciudad japonesa, destrozó dos tercios de sus edificios y mató a unas 80 mil personas.

Hobbies Belgrano

Aviones de la Segunda Guerra Mundial

© 2017 Lupp Solutions S.L. Todos los derechos reservados. www.luppasolutions.com

Desarrollo editorial para Lupp Solutions: almaceneditorial.com

Impreso en China. - Importador: S.A. LA NACION, Zepita 3251, CABA.

Título: B-29 "Enola Gay" - Crédito foto de tapa: Dominio Público - media.defense.gov

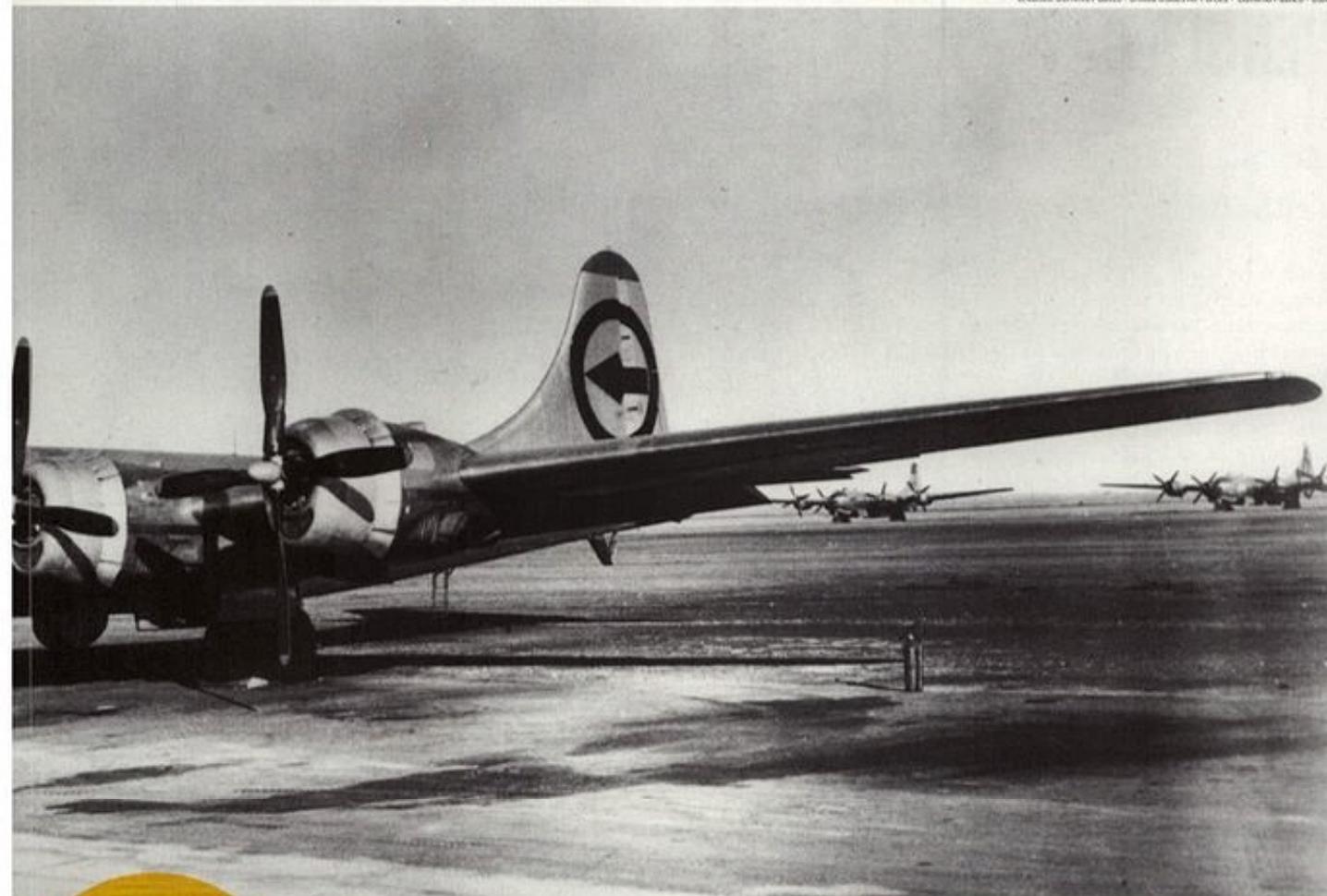
ISBN: 978-84-17019-63-1

Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida o memorizada en sistemas de archivo o transmitida de cualquier forma o medio electrónico, mecánico, a través de grabaciones u otros sistemas en uso y futuros, sin explícita autorización escrita por parte del editor.

Este fascículo va acompañado de una réplica a escala en material die cast.

MODELO PARA COLECCIONISTAS. NO ES ACONSEJABLE PARA MENORES DE 14 AÑOS.

Crédito: Dominio Público - United States Air Force - Dominio Público - USAF



En la historia de la Segunda Guerra Mundial no existe otro avión, así, en singular, que haya tenido un rol tan preponderante en el triunfo definitivo de los aliados sobre los países del Eje. El 6 de agosto de 1945, el estadounidense B-29 Superfortress "Enola Gay" lanzó la primera bomba atómica sobre la ciudad japonesa de Hiroshima y provocó una destrucción tan espantosa que quebró la férrea resistencia de las fuerzas imperiales y dio un vuelco definitivo a la guerra del Pacífico en favor de Estados Unidos y sus aliados.

La detonación de la bomba bautizada "Little Boy" desató una energía equivalente a 16 kilotones de TNT que destruyó el 69% de los edificios de la ciudad y mató de inmediato a alrededor de 80 mil personas, una cuarta parte de la población total de Hiroshima, la mayoría de ellos civiles y apenas 20 mil militares. No hay registros de

cuántos murieron en años posteriores por la radiación absorbida.

El 9 de agosto, otro B-29 llamado "Bockscar" lanzaría una segunda bomba sobre la ciudad de Nagasaki (aunque el blanco original era la ciudad portuaria de Kokura) y sellaría la suerte de Japón, que se rendiría incondicionalmente el 15 de agosto de 1945.

El "Enola Gay" recibió su nombre el mismo día de su misión por decisión del entonces coronel Paul Tibbets, el piloto que lo voló, que quiso homenajear así a su madre. Este cuatrimotor fabricado por la compañía Glenn L. Martin fue uno de los 15 de la variante Silverplate, modificada para portar bombas atómicas.

El bombardeo de Hiroshima fue su única misión importante en la Segunda Guerra. El 9 de agosto voló como observador meteorológico para el lanzamiento de "Fat Man", la segunda bomba atómica que cayó sobre Nagasaki y luego fue retirado del servicio.



PAUL TIBBETS

Brigadier general de la USAF, fue quien bautizó y voló el "Enola Gay" en el bombardeo atómico de Hiroshima.

VENTAJA DE LA OPCIÓN ATÓMICA

Luego de las derrotas de las tropas imperiales japonesas en las islas de Iwo Jima y Okinawa, las fuerzas aliadas lideradas por Estados Unidos evaluaban dos caminos para lograr la rendición de Japón y el fin de la guerra: una invasión masiva de la isla, con gran despliegue de tropas por aire y mar, o el lanzamiento de bombas atómicas sobre las principales ciudades niponas.

Los sangrientos combates en Okinawa habían dejado 250 mil muertos japoneses, en su mayoría civiles, y cerca de 50 mil militares estadounidenses. Por ello, el alto mando en Washington consideró que la opción atómica tendría un enorme impacto material y psicológico y un bajo costo operativo y de vidas. La opción probó ser militarmente acertada: Japón se rindió en menos de diez días.

"ENOLA GAY" NACIDO PARA MATAR

HISTORIA

Desde la década de 1930 la Boeing estaba trabajando en un bombardero poderoso y de cabina presurizada que reemplazara al exitoso B-17, el Flying Fortress, y pudiera viajar a grandes alturas. El B-29, que recibió el apodo de Superfortress ("superfortaleza") fue pensado y utilizado por la USAF únicamente para el teatro del Pacífico, donde los cazas japoneses volaban muy por debajo del techo de servicio de 10.000 metros. El primer prototipo del B-29 fue presentado en 1942.

Su creador

Aspen Jordanoff (1896-1967)

A los 17 años se alistó como voluntario en el Ejército búlgaro y dos años más tarde diseñó el primer avión fabricado en su país. A los 25 años emigró a EE.UU. donde trabajó en las principales empresas aeronáuticas, desde Curtiss-Wright hasta la Lockheed, Douglas, Piper y Boeing. Además de su carrera aeronáutica, desarrolló numerosas invenciones que le valieron fama: entre otras, el teléfono inalámbrico con contestador automático y el primer *airbag*, que fue pensado para la cabina de un piloto de avión.



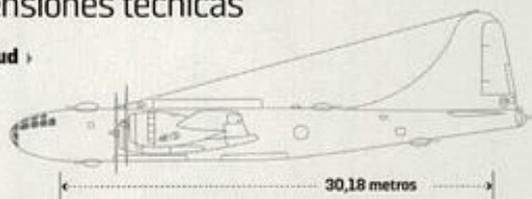
El proyecto Silverplate

La USAF encargó a la Boeing que implementase una serie de modificaciones en el prototipo del B-29 para adecuarlo a la misión por la que pasaría a la historia: el lanzamiento de la primera bomba atómica. Los cambios apuntaron a reducir el peso del avión, ampliar su autonomía, velocidad y capacidad de carga, y dotarlo de un mecanismo de accionamiento neumático para la bodega donde transportaría la bomba. En total se realizaron 24 pruebas antes del histórico lanzamiento del Enola Gay sobre la ciudad japonesa de Hiroshima.



Dimensiones técnicas

Longitud >



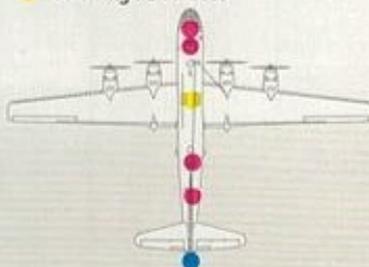
Altura >



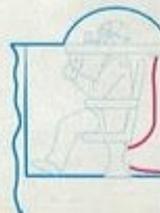
EL AVIÓN

Armamento

- 8 o 10 ametralladoras Browning M2/AN de 12,7 mm
- 1 cañón M2 de 20 mm
- 9000 kg de bombas



Torretas: el avión contaba con artillería manejada a control remoto. El artillero tenía un dispositivo que activaba las ametralladoras a distancia, dándole mejor visión y puntería desde una cúpula vidriada.



Ficha técnica



País de fabricación: **EE.UU.**

Cantidad fabricada: **3970** (incluye todas las variantes)



Tipo:
bombardero
pesado



Peso vacío:
33.800 kg



Peso al despegue:
54.000 kg



Velocidad máxim
574 km/h



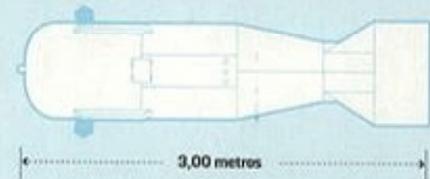
CARGA DESTRUCTIVA

El ataque más letal

El Enola Gay partió de la isla Tinian alrededor de las dos de la mañana del 6 de agosto de 1945 escoltado por otros dos B-29. El lanzamiento se produjo a las 8.15, hora de Hiroshima, desde 9470 metros de altura. La bomba cayó durante 43 segundos y detonó cuando estaba a 600 metros de altura sobre la ciudad. El Enola Gay se había alejado ya 18,5 kilómetros al momento del estallido. El radio de destrucción total fue de 1,6 kilómetros. La explosión acabó con la vida de entre 70.000 y 80.000 personas. El Enola Gay regresó indemne a su base de la isla Tinian. Tres días más tarde, otro B-29 lanzó la segunda bomba atómica, sobre la ciudad japonesa de Nagasaki.

Little Boy, la bomba de Hiroshima

Detonación: 16 kilotones

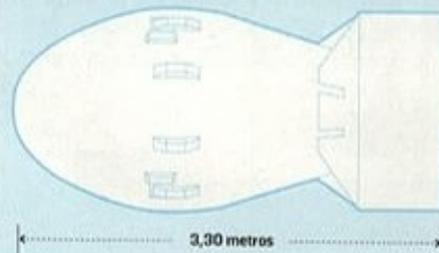


Cómo se produce la fisión nuclear



Fat Man, la bomba de Nagasaki

Detonación: 21 kilotones



Rango de acción:
5230 km

Techo máximo:
9710 m

Motor:
4 Wright R-3350-23
de 18 cilindros

Potencia:
2200 hp c/u

HISTORIA DE UN BOMBARDERO HISTÓRICO

El "Enola Gay" fue uno de los quince B-29 Superfortress variante Silverplate capaces de lanzar bombas atómicas que fueron destinados al Pacífico norte. Junto con el "Bockscar", son los dos sobrevivientes de una estirpe única de bombarderos.

“ENOLA GAY” LA SUPERFORTALEZA PLATEADA



EL BOMBARDERO DE NAGASAKI "Bockscar" es el nombre de guerra que recibió el otro B-29 Superfortress Silverplate que lanzó una bomba atómica sobre Japón, el 9 de agosto de 1945.

En mayo de 1945, el coronel Paul W. Tibbets Jr., comandante del Grupo Compuesto 509, viajó hasta Bellevue, Nebraska, Estados Unidos,

para visitar la planta de la compañía Glenn L. Martin donde se construían los B-29 Superfortress diseñados por Boeing y modificados para portar bombas atómicas. Esta variante había sido bautizada Silverplate debido a que tanto su fuselaje como las alas y los motores estaban cubiertos de metal brillante.

El grupo de Tibbets había sido creado por el alto mando de Estados Unidos para darle al Proyecto Manhattan, el grupo secreto de científicos que fabricó la bomba atómica, el vehículo ideal para lan-

zarla sobre territorio enemigo.

En la planta de Glenn L. Martin (que luego sería la célebre Lockheed Martin), Tibbets se encargó de elegir el avión que utilizaría para el primer lanzamiento de una bomba atómica

de la historia. El Superfortress que escogió fue el modelo B-29-45-MO con el número de serie 44-86292, que aún no tenía nombre de guerra.

Las modificaciones que incorporaba esta variante incluían una nueva bahía de bombas con puertas neumáticas y un sistema de anclaje y expulsión de bombas diseñado en Gran Bretaña;

hélices de paso variable y reversible que le daban más potencia de frenado al aterrizar; versiones mejoradas de los motores Wright 3350-41, con inyectores de combustible y

LA PRIMERA VEZ

El 31 de julio de 1945 el "Enola Gay" hizo su primer vuelo de ensayo para su misión principal: el lanzamiento de una bomba de fisión nuclear de Uranio-235.

Créditos By Tifer 638 - CC BY 2.0 • By Valer337 - CC BY 2.0 • Dominio Público • Autor desconocido

LEYENDA RECONSTRUIDA Así se ve hoy el "Enola Gay" tras su reconstrucción en 2003, exhibido en el Museo Nacional del Aire y del Espacio, en Virginia.

mejor refrigeración, y la remoción total de las torretas de ametralladoras y el blindaje, para aliviarlo y aumentar su techo operativo.

Luego de que la Fuerza Aérea estadounidense aprobó la construcción de los Silverplate, las primeras 15 unidades fueron asignadas al Escuadrón 393 de Bombardeos Pesados del Grupo Compuesto 509. La unidad elegida por Tibbets fue asignada a la tripulación comandada por el capitán Robert A. Lewis, que voló el avión desde Omaha a la base aérea de Wendover el 14 de junio de 1945.

El 27 de junio, el B-29 de Lewis, codificado como Víctor 82, partió de Wendover a la isla de Guam, en el archipiélago de las islas Marianas, y de allí a la base aérea North Field, en Tinian, adonde arribó el 6 de julio.

Desde Tinian, Lewis (que sería copiloto de Tibbets en la misión atómica) y su tripulación realizaron

seis vuelos de entrenamiento y dos misiones con el V-82: el 24 y el 26 de julio bombardearon las plantas industriales en Kobe y Nagoya. El 31 de ese mes realizarían el primer vuelo de ensayo para su misión principal: el lanzamiento de una bomba de fisión nuclear de uranio 235.

Minoría determinante

De las 3790 unidades de B-29 que se fabricaron durante la Segunda Guerra, sólo 46 fueron Silverplate. El primer avión de esta clase estuvo listo en enero de 1944 y fue conocido con el nombre interno de "Pullman". Los dos más relevantes, de rol decisivo en la rendición incondicional de Japón y, por lo tanto, en el fin de la conflagración mundial, fueron el "Enola Gay" y el "Bockscar".

Sumando el "Pullman", se construirían un total de 65 Silverplate hasta 1948. Doce de estos aviones se perdieron en accidentes, incluidos

cuatro de los llamados Bombardeos Tinian (los 15 asignados a misiones atómicas), 16 se enviaron a la reserva y el resto fue adaptado para realizar otras misiones tras el fin de la guerra.

Apenas dos aviones permanecerían en su configuración original y resultarían preservados para la posteridad: los que lanzaron las bombas atómicas. Pero sólo el "Bockscar" permaneció incólume desde 1945, en exhibición en el Museo Nacional de la Fuerza Aérea, en Dayton, Ohio.

El "Enola Gay" fue abandonado a la intemperie durante décadas, sometido a saqueos y desmantelado, hasta que en los años ochenta una asociación de veteranos abogó por su restauración. Recién volvió a su forma original (con partes reconstruidas) en 2003, cuando fue exhibido en el Centro Udvar-Hazy del Museo Nacional del Aire y del Espacio, cerca del aeropuerto internacional de Washington-Dulles, en Virginia.



ROBERT ALVIN LEWIS

Primer piloto del "Enola Gay" y copiloto del bombardeo a Hiroshima.

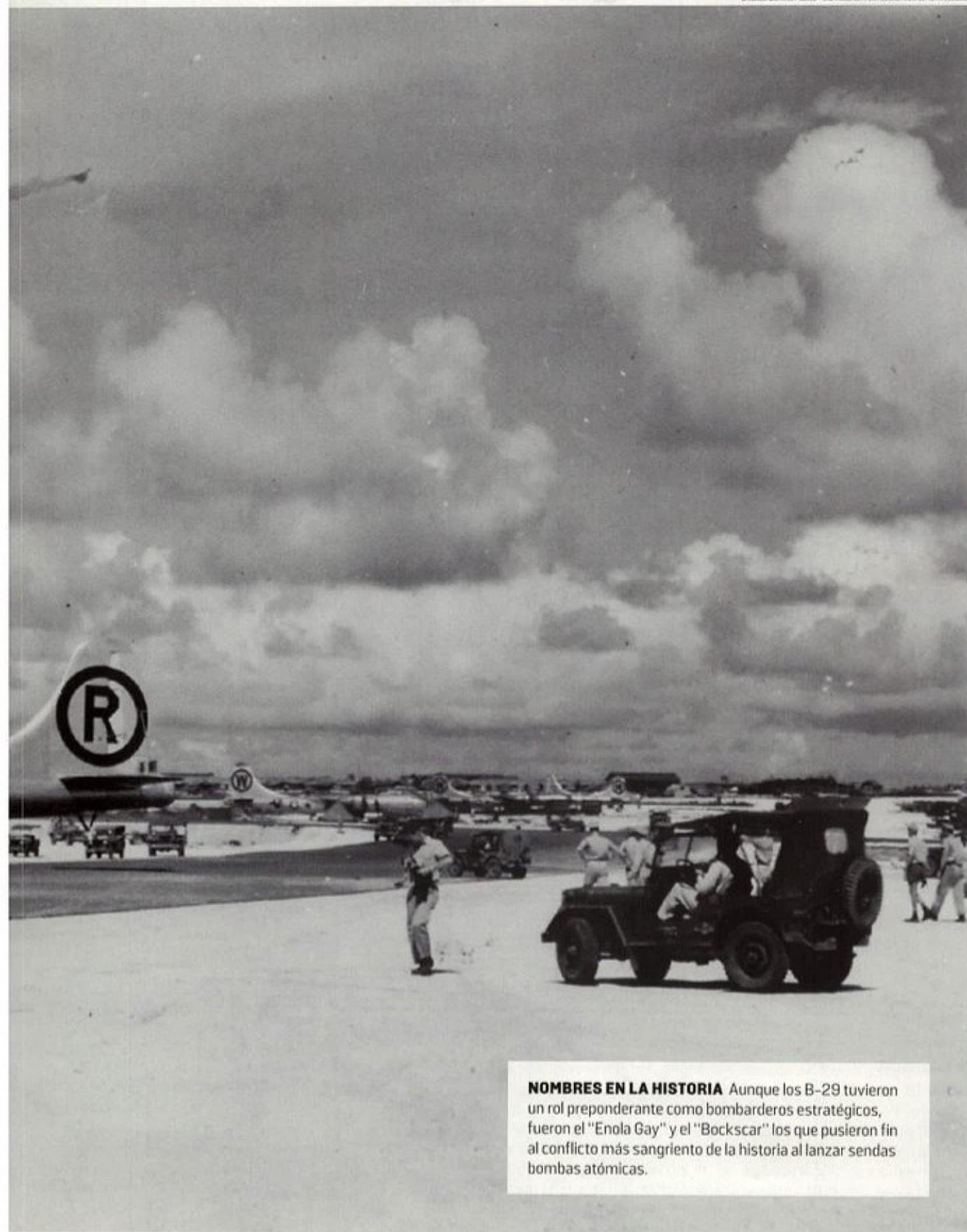


EL BOMBARDERO QUE GANÓ UNA GUERRA

Una sola
misión le bastó al B-29
Superfortress "Enola Gay"
para dar el golpe final a la
guerra en el Pacífico y
acelerar la rendición
de Japón.



Créditos: Servicio Público - U.S. National Archives and Records Administration



NOMBRES EN LA HISTORIA Aunque los B-29 tuvieron un rol preponderante como bombarderos estratégicos, fueron el "Enola Gay" y el "Bockscar" los que pusieron fin al conflicto más sangriento de la historia al lanzar sendas bombas atómicas.

EVOLUCIÓN DE UN PESADO DEL AIRE

Fue el primer bombardero cuatrimotor con cabina presurizada, control electrónico de tiro y con capacidad de carga de hasta 30.000 kilogramos de bombas. Y podía volar más de 5000 kilómetros a 10.000 metros de altura.

“ENOLA GAY” SUPERFORTRESS, UN PRODIGIO TECNOLÓGICO

El B-29 Superfortress no sólo entró en la historia grande de la Segunda Guerra Mundial por la actuación del “Enola Gay”, sino también por ser el bombardero de tecnología más avanzada de todo el conflicto y uno de los de mayor tamaño.

Desde 1936, la compañía estadounidense Boeing venía soñando con diseñar el bombardero más grande. Ya había sorprendido en 1934 con la fabricación del B-17 Flying Fortress, que probaría ser uno de los mejores bombarderos estratégicos de la Segunda Guerra Mundial.

En enero de 1940, con la entrada en servicio del B-17 y faltando un año para que llegase el aún más grande B-24 Liberator, la Aviación de Ejército de Estados Unidos (USAAF) pidió propuestas de un bombardero enorme, con suficiente alcance para operar en el Pacífico.

Aunque Pearl Harbor aún estaba lejos, el alto mando estadounidense asumía que una guerra con Japón era inevitable y sabía que precisaría de aeronaves con suficiente autonomía para volar sobre el enorme océano Pacífico.

Cuatro firmas presentaron sus propuestas, aunque Douglas y Lockheed pronto se retiraron. En septiembre de 1940, Boeing y Consolidated fueron comisionadas para desarrollar el XB-29 y el XB-32 respectivamente.

El intensivo trabajo de los ingenieros de Boeing obtuvo su fruto: incluso antes de que el prototipo volase en septiembre de 1942, la USAAF ya había hecho un pedido de 1500 unidades de B-29. Un año después ya estaba en plena producción, un hecho insólito para la industria aeronáutica, dado que el precio de cada aeronave era de un millón de dólares, elevadísimo para la época.

El entusiasmo oficial provenía de que el prototipo incluía características tecnológicas no vistas hasta el momento, como una cabina presurizada, un sistema de control de tiro electrónico y torretas de ametralladoras controladas remotamente.

Aunque fue diseñado como bombardero diurno de gran altura, en los hechos realizó más misiones como bombardero nocturno, lanzando bombas incendiarias. Pero su consagración llegaría de la mano de la variante Silverplate, adaptada para lanzar bombas de fisión atómica.

UN AVIÓN DE LARGO ALIENTO

Con una longitud de 30 metros y 43 de envergadura, once miembros de tripulación, diez ametralladoras 12,70 mm, capacidad de carga de 30 toneladas y un rango de vuelo de 5230 kilómetros, el B-29 Superfortress fue el bombardero definitivo de la Segunda Guerra.

A diferencia de la mayoría de los bombarderos de su época, el B-29 continuó en servicio hasta muchos años después de finalizado el conflicto. Tuvo participación en la guerra de Corea hasta el ingreso de los bombarderos a reacción y fue empleado también por la aviación civil. La compañía Stratovision, por ejemplo, los utilizó para emitir señal de televisión desde el aire.

El modelo fue retirado a principios de la década de 1960, con un total de 3970 aparatos fabricados.

Creditos: Dominio Público - USAF • Public Domain, <https://commons.wikimedia.org>



SONRISAS PARA LA FOTO

Tibbets saluda mientras enfila el B-29 hacia la pista.

POCA PISTA PARA TANTO AVIÓN

En su diario personal, el capitán Robert A. Lewis, primer hombre en volar el "Enola Gay" y copiloto del bombardeo a Hiroshima, cuenta cómo sufrió el despegue del B-29 cuando partió a inmortalizarse en los libros de historia, esa madrugada del 6 de agosto de 1945.

Tibbets, el piloto, saludaba a los cientos de oficiales y periodistas que se habían congregado en el aeropuerto de Tinian a ver partir el B-29, mientras Lewis hacía cuentas: "Íbamos con mucho sobrepeso, 66.600 kg en total, 4000 de "Little Boy" (la bomba) más 31.500 litros de combustible para 12 horas de vuelo. Mientras rodábamos en la oscuridad, sabía que nos quedábamos sin pista. Y le grité a Tibbets: 'Va demasiado pesado. ¡Sube el morro! ¡Ahor!'.

Tibbets sabía que debía aprovechar hasta el último metro de pista, pero también que al final había un acantilado. Lewis intentó tomar los mandos del avión, pero el coronel se lo prohibió. Lentamente, el B-29 cobró impulso y se despegó del suelo con esfuerzo. Ya en el aire, Lewis respiró tranquilo y tomó su cuaderno. Era el momento de comenzar a escribir la historia.

DESCARGA MORTAL El B-29 Superfortress podía llevar hasta 30.000 kg de bombas de diferente tamaño o una sola bomba nuclear de 4000 kg.

EN ACCIÓN TEATROS DE OPERACIONES

El diseño de la bomba atómica y de la aeronave que la transportó son ejemplos del inagotable ingenio humano. La devastación que provocaron terminó con la Segunda Guerra Mundial. Y también con más de cien mil vidas humanas.

“ENOLA GAY” EL DÍA QUE EL TIEMPO SE DETUVO

En 1939, Estados Unidos había puesto en marcha, con apoyo de Canadá y del Reino Unido, un proyecto científico supersecreto que culminaría en la creación de la verdadera madre de todas las bombas: la atómica.

El Proyecto Manhattan fue dirigido, desde el lado científico, por Julius Robert Oppenheimer, un físico estadounidense de origen judío, profesor de la Universidad de California en Berkeley. Desde el lado militar, las operaciones eran responsabilidad del general Leslie Richard Groves, una de cuyas funciones fue buscar el vehículo ideal para trasladar y lanzar la bomba atómica una vez construida y probada.

En paralelo al Proyecto Manhattan, Boeing comenzaba a fabricar las primeras unidades del B-29 Superfortress para la Aviación de Ejército de Estados Unidos (USAAF). Groves,

interesado por las prestaciones del bombardero de largo alcance, propuso a Boeing diseñar una aeronave capaz de transportar una bomba de fisión nuclear. Y así nació el proyecto Silverplate, del que saldrían los superbombarderos “Enola Gay” y “Bockscar”, adaptados para transportar las megabombas “Little Boy” de 4400 kg (64 kg de uranio 235) y “Fat Man” de 4670 kg (6,2 kg de plutonio).

Nace la era atómica

La primera prueba de una bomba atómica fue la de la llamada “The Gadget”, que detonó a las 5.30 de la mañana del 16 de julio de 1945. Para entonces, los primeros quince B-29 Silverplate ya habían comenzado a desplegarse entre las islas de Guam y Tinian, para realizar el entrenamiento táctico previo y algunas misiones de bombardeo estratégico.

El 5 de agosto de 1945, ya con “Litt-



“FAT MAN” ARRASA NAGASAKI

Imagen de la nube atómica sobre Nagasaki, tomada por Hiromichi Matsuda desde el puerto cercano de Koyagi-Jima.

le Boy” en Tinian lista para la primera misión atómica, Paul Tibbets asumió el mando del bombardero B-29 Víctor 82 y lo bautizó con el nombre de su madre, Enola Gay Tibbets. El piloto dijo después sobre esta elección: “En ese momento me acordé de mi valiente madre pelirroja, cuya tranquila confianza había sido un firme apoyo durante mi infancia, y especialmente cuando decidí renunciar a la carrera de medicina para convertirme en piloto militar”.

A la madrugada del día siguiente, el “Enola Gay” partió junto a sus mellizos “The Great Artiste” y “Necessary Evil” rumbo a Hiroshima. A las 8.15, las naves alcanzaron la ciudad costera y, desde 9470 metros de altura, el

Creditos: Daimon Publico - By Heisachi Matsumoto - Daimon Publico - Bob Caron, artillero de cola del Enola Gay - Daimon Publico - Autor desconocido

MISIONES DEL SUPERFORTRESS



BOMBARDEO de un B-29 sobre Corea del Norte.

GUERRA DEL PACÍFICO

El B-29 Superfortress fue creado casi con exclusividad para la guerra del Pacífico. Su autonomía de vuelo y su enorme capacidad destructiva lo volvían el bombardero ideal para asediar las islas de Japón y eliminar centros fabriles, rutas y vías férreas, puertos y depósitos con apenas un puñado de unidades.

OTROS TEATROS

Por su tardía entrada en actividad (el primer B-29 comenzó a operar en mayo de 1944), los Superfortress no tuvieron participación en los teatros de operaciones de Europa (continental, mar Mediterráneo, frente oriental) ni en el norte de África o en Medio Oriente. En un principio, Estados Unidos imaginó desplegarlos en el frente de China-Birmania-India, pero la falta de bases seguras desde donde operar complicaron la tarea y se eligió un lento pero seguro despliegue desde las islas del Pacífico norte, sobre todo las Marianas, para organizar el asedio de las principales ciudades japonesas.

Más adelante, en 1950, cuando Corea del Norte invadió a su vecina del sur, Estados Unidos reaccionó de inmediato desplegando tropas, fuerza aeronaval y realizando bombardeos estratégicos con B-29, que hicieron retroceder por un tiempo a los norcoreanos.

"LITTLE BOY" DESTRUYE HIROSHIMA

Imagen de la formación del hongo nuclear sobre Hiroshima, tomada por Bob Caron, artillero de cola del "Enola Gay".



"Enola Gay" dejó caer su carga mortal, que detonaría 43 segundos después, a 600 metros de altura.

La fisión de apenas el 1,7% del uranio 235 liberó una energía de 16 kilotones que destruyó dos tercios de los edificios de Hiroshima y pulverizó a cerca de 80.000 personas. La tormenta de fuego desatada incendió 11 km² de terreno.

Tres días más tarde, "Bockscar" dejaría caer a "Fat Man" sobre Nagasaki. Fueron 21 kilotones de energía que arrasaron con el 44% de la ciudad y mataron en segundos a 35.000 personas.

En sólo dos misiones, los B-29 habían cerrado el último capítulo de la Segunda Guerra Mundial.

CIFRAS Y DATOS DETERMINANTES DEL "ENOLA GAY"



CONDECORADO AL PIE DEL AVIÓN

Doce horas y trece minutos después de iniciar su misión, el "Enola Gay" regresó a su base en Tinian, donde fue recibido con celebraciones. Los otros dos bombarderos B-29 aterrizaron poco después. Cientos de personas, entre ellos periodistas y fotógrafos, los esperaban. Apenas descendió de su avión, Tibbets recibió la condecoración de la Cruz por Servicio Distinguido.

3790

UNIDADES DE B-29 SE FABRICARON ENTRE 1943 Y 1946. SOLO 46 DE ELLAS FUERON LA VARIANTE SILVERPLATE, COMO EL "ENOLA GAY".

1960

FUE EL AÑO EN EL QUE LA FUERZA AÉREA DE ESTADOS UNIDOS DIO OFICIALMENTE DE BAJA A LOS B-29, LOS BOMBARDEROS MÁS LONGEVOS.

"ENOLA GAY"

200.000

TONELADAS DE BOMBAS SE ESTIMA QUE ARROJARON LOS B-29 EN LOS AÑOS QUE DURÓ LA GUERRA DE COREA, ENTRE 1950 Y 1953.

11

MIEMBROS TENÍA LA TRIPULACIÓN DEL "ENOLA GAY", ENTRE ELLOS DOS TÉCNICOS RESPONSABLES DE TERMINAR DE ARMAR LA BOMBA EN VUELO.



BERLÍN ERA EL BLANCO ORIGINAL

Apenas empezó a desarrollarse el Proyecto Manhattan, que creó la primera bomba atómica, el presidente Harry S. Truman planteó como hipótesis primaria que iba a ser usada para bombardear Berlín. El plan era lanzarla con los B-29 justo sobre el búnker de Adolf Hitler. El posterior desarrollo de la guerra en Europa hizo que Truman cambiara de blanco y apuntara a Japón.

**ROBERT OPPENHEIMER**

PADRE DE LA BOMBA ATÓMICA. "EL DÍA DE HIROSHIMA RECORDÉ LAS PALABRAS DE VISHNU EN EL *BHAGAVAD-GITA*: 'AHORA ME TRANSFORMÉ EN LA MUERTE, EL DESTRUCTOR DE MUNDOS'"

Creditos: Dominio Público - medio defensa gov - By Los Alamos National Laboratory



80.000

MUERTOS AL INSTANTE GENERÓ LA TORMENTA DE FUEGO DESATADA POR "LITTLE BOY", LA BOMBA QUE EL "ENOLA GAY" LANZÓ SOBRE HIROSHIMA.



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



— B-29 "ENOLA GAY" —

Fue uno de los quince B-29 Superfortress variante Silverplate especialmente diseñados para ser capaces de lanzar bombas atómicas que fueron destinados al Pacífico norte. Al lanzar su carga letal sobre Hiroshima, mató a 80.000 personas y cambió la historia del mundo.



ENTREGAS DE LA COLECCIÓN

Spitfire Mk Vb // P-51B Mustang // Halifax B Mk III // Messerschmitt Bf 109F-4 // Wellington Mk X // Mitsubishi A6M Zero
F4U-1D Corsair // Ilyushin Il-4 // Fw 190A-8 // P-47D Thunderbolt // G4M Betty // Hurricane Mk IIB
Heinkel He 177 // Dewoitine D.520 // P-40B Warhawk // Whitley Mk V
Lavochkin La-7 // **B-29 "Enola Gay"** // F6F Hellcat // Ju 88 A-4

luppa

ISBN 978-84-17019-63-1



9 788417 019631

© 2017 Luppa Solutions S.L. Todos los derechos reservados.

Todas las entregas son parte de la colección "Aviones de la Segunda Guerra Mundial".

Prohibida su venta por separado. Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio. Desarrollo editorial: almaceneditorial.com

Hobbies Belgrano



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



JU 88 A-4

luppa

SUMARIO

- 4-5. ○ INFOGRAFÍA**
LA MOLE TODOPODEROSA
 Especificaciones, medidas, carga, armamento y todos los detalles del Ju 88, un bombardero de las fuerzas del aire alemanas que lo quiso hacer todo.
-
- 6-7. ○ HISTORIA**
UN DESTRUCTOR EN AIRE, TIERRA Y MAR
 El Ju 88 fue letal en cada una de sus variantes y se lució en diversas misiones. Por ejemplo, como bombardero en picado o como caza nocturno.
-
- 8-9. ○ LÁMINA CENTRAL**
EL BOMBARDERO QUE LO DIO TODO
 Apenas catorce Ju 88 lograron sobrevivir. Durante la Segunda Guerra, este prodigio de la aeronáutica cumplió todos los roles del combate aéreo, hasta el propio sacrificio.
-
- 10-11. ○ EVOLUCIÓN**
UNA GRAN IDEA QUE LLEGÓ TARDE
 Si bien el Ju 88 era, sin dudas, el mejor bombardero alemán, la pobre planificación de su producción le jugó una mala pasada y truncó su historia.
-
- 12-13. ○ EN ACCIÓN**
UN LUCHADOR EN TODOS LOS ESCENARIOS
 Como bombardero en picado, cazador nocturno o torpedero, el Ju 88 operó en todos los frentes a los que fue llamado, aunque no siempre llegó a tiempo.
-
- 14-15. ○ MISCELÁNEAS**
CIFRAS Y DATOS ESENCIALES DEL JU 88
 Cuántas versiones se produjeron. A qué le tenían miedo sus pilotos.Cuál es el apodo del Ju 88 exhibido en Estados Unidos.

BOMBARDERO TODO TERRENO El Junkers Ju 88 cumplió funciones como bombardero en picado, caza nocturno, torpedero, explorador y hasta como bomba voladora.



JU 88

EL HALCÓN DEL TERCER REICH

Fue el bombardero liviano más construido por los alemanes, con 15.000 unidades en once variantes. Cumplió funciones como caza pesado, bombardero en picado, torpedero y caza nocturno. Operó hasta el final de la Segunda Guerra Mundial.

Hobbies Belgrano

Aviones de la Segunda Guerra Mundial

© 2017 Lupp Solutions S.L. Todos los derechos reservados. www.luppasolutions.com

Desarrollo editorial para Lupp Solutions: almaceneditorial.com

Impreso en China. - Importador: S.A. LA NACIÓN, Zepita 3251, CABA.

Título: Ju 88 A-4 - Crédito foto de tapa: Dominio Público - San Diego Air and Space Museum

ISBN: 978-84-17019-65-5

Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida o memorizada en sistemas de archivo o transmitida de cualquier forma o medio electrónico, mecánico, a través de grabaciones u otros sistemas en uso y futuros, sin explícita autorización escrita por parte del editor.

Este fascículo va acompañado de una réplica a escala en material die cast.

MODELO PARA COLECCIONISTAS. NO ES ACONSEJABLE PARA MENORES DE 14 AÑOS.



El Junkers Ju 88 fue uno de los mejores aviones utilizados por la Luftwaffe durante la Segunda Guerra Mundial. Diseñado en un comienzo como un bombardero liviano y veloz, cubrió con eficacia otros roles dentro de la Fuerza Aérea alemana: bombardero en picado, caza nocturno, torpedero, avión de reconocimiento, caza pesado e incluso como bomba voladora, cuando la guerra ya estaba prácticamente perdida.

La primera versión de este bimotor polivalente surgió como respuesta de la compañía de Hugo Junkers al pedido del Ministerio del Aire alemán hecho en 1935, que requería un bombardero veloz que sirviera como *Kampferstörer*, es decir, un destructor de combate, capaz de enfrentar a los bombarderos enemigos, pero también de hacer ataques a tierra, lanzar torpedos o cumplir tareas de

reconocimiento y exploración.

La única condición sine qua non que puso la autoridad aérea germana fue que debía alcanzar una velocidad de 500 km/h y ser capaz de transportar hasta 800 kg de bombas.

Para ganar el contrato, en 1936 la compañía Junkers contrató a dos ingenieros estadounidenses que ayudaron a diseñar el mejor revestimiento liso para lograr un mayor coeficiente de penetración aerodinámico. Tras cuatro intentos fallidos, el prototipo final del Ju 88 voló por primera vez en abril de 1938. El 9 de marzo de 1939, semanas antes del comienzo de la Segunda Guerra, logró un récord de 517 km/h con una carga de 2000 kg. El objetivo estaba cumplido.

En sus diez años de existencia se construyeron más de 15.000 unidades del Ju 88, que tuvo 11 variantes con 46 versiones diferentes. Tamaño éxito le valió el apodo de "el halcón del Reich".



HUGO JUNKERS

Pionero de la aviación civil, fue encarcelado por pacifista por el régimen nazi. Murió en 1935.

LA "PECERA VOLADORA"

El Junkers Ju 88 tenía un diseño particular, basado en parte en el Dornier Do 17, con una cabina acristalada cuya parte superior izquierda (babor) era ocupada por el piloto, quien tenía a sus espaldas al ingeniero de vuelo que, a su vez, actuaba como artillero trasero. En la parte inferior a la derecha (estribor) se situaba el tripulante bombardero, que oficiaba de copiloto, y a su lado se ubicaba el operador de radio y artillero de la ametralladora inferior trasera.

La acumulación de toda la tripulación en la nariz del fuselaje y la amplia zona de paneles de vidrio que los circundaba hizo que los aliados le pusieran al Ju 88 el mote despectivo de "pecera voladora".

JU 88 A-4 LA MOLE TODOPODEROSA

HISTORIA

Por tratarse de un avión polivalente que podía funcionar como bombardero, bombardero en picada, caza nocturno, torpedero, avión de reconocimiento, caza pesado y hasta bomba voladora, recibió el apodo de "sirvienta de todos los trabajos". Cuando en 1935 el ministerio de Aviación alemán hizo su pedido de propuestas para un nuevo modelo de avión, lo que buscaba era un Schnellbomber (bombardero veloz) que debía alcanzar una velocidad de 500 km/h y llevar una carga de bombas de hasta 800 kg.

Su creador

Hugo Junkers (1859-1935)

La fabricación del Ju 88 estuvo a cargo de la empresa fundada en 1895 por el industrial alemán Hugo Junkers. Pero este modelo en particular tuvo su primer vuelo en 1936, cuando Junkers ya había fallecido. El diseño nació de un equipo integrado por Ernst Zindel, Wilhelm Evers, y el ingeniero norteamericano Alfred Gassner. Sin embargo, como estos dos últimos habían trabajado en la Fokker de Estados Unidos, el régimen nazi jamás mencionó a Evers ni a Gassner entre los creadores del Ju 88.

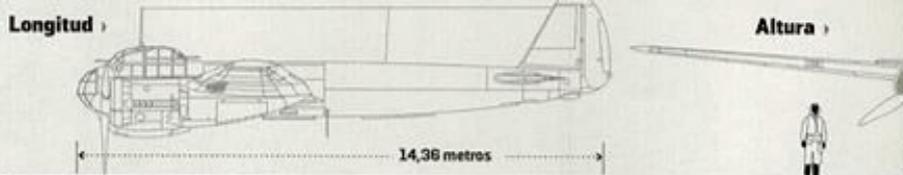


El depredador de la noche

Aunque hubo una decena de versiones del Ju 88, el Ju 88G, fabricado alrededor de 1944, fue el más famoso de todos porque estaba equipado con un moderno radar FuG 350 Naxos que podía localizar con exactitud las frecuencias de los aparatos enemigos, lo que lo convirtió en un verdadero "depredador de la noche" por su precisión en los ataques nocturnos. Muchos afirman que si esta versión hubiera aparecido en los comienzos de la guerra habría representado una amenaza muy grave para la Royal Air Force británica.



Dimensiones técnicas



EL AVIÓN

Schräge Musik: fue la denominación que recibió un afuste diseñado para los aviones de la Luftwaffe que consistía en un doble cañón o ametralladora. Su principal característica era que los cañones apuntaban hacia arriba, permitiéndole a la aeronave aproximarse y atacar a los bombarderos enemigos desde abajo.



Radar: una versión de caza nocturno estaba equipada con el radar FuG 220 Lichtenstein SN-2 con antenas aéreas operando en la banda de 90 MHz.

Ficha técnica

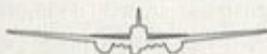


País de fabricación: **Alemania**

Cantidad fabricada: **15.000** (incluye todas las variantes)



Tipo:
bombardero
polivalente



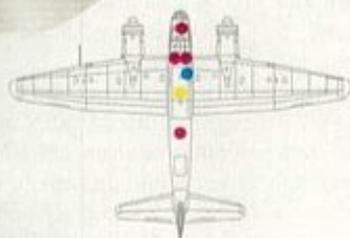
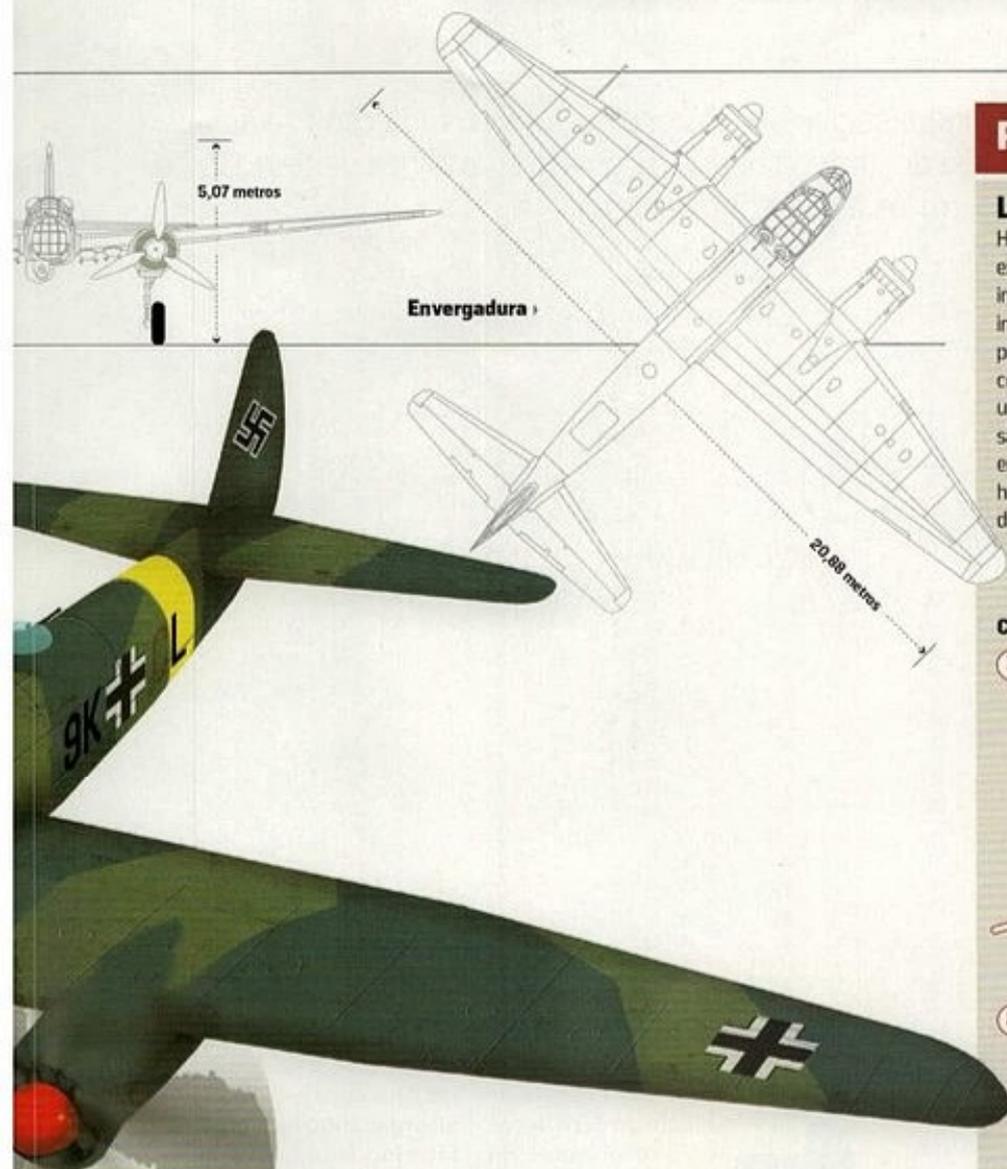
Peso vacío:
8550 kg



Peso al despegue:
14.000 kg



Velocidad máxima:
510 km/h



Armamento

- 4 ametralladoras MG 81J de 7,92 mm
- 1 ametralladora doble MG 81Z de 7,92 mm
- 3600 kg de bombas o cargas varias

Rango de acción:
2430 km

Techo máximo:
9000 m

Motor:
2 Junkers Jumo 211J de
12 cilindros

Potencia:
1420 hp c/u

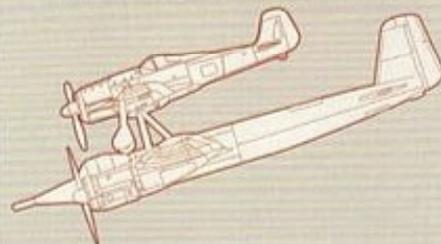
POLIVALENTE

La bomba voladora

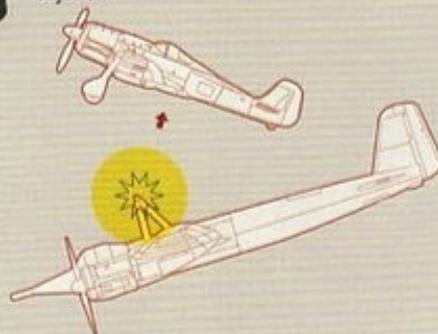
Hacia finales de la Segunda Guerra, Alemania experimentó los aviones compuestos de ataque, integrados por una nave sin piloto en la parte inferior que estaba repleta de bombas, e iba unida por varillas a un caza que desde la parte superior comandaba ambos aviones. La combinación de un Ju 88 con un caza Fw190 fue de las más exitosas de este proyecto llamado "Mistel" (muérdago, en alemán). El Mistel Ju 88/Fw 190 podía llevar hasta 3500 kg de bombas a 1500 kilómetros de distancia, volando a una altura de entre 3000 y 5000 metros.

Cómo funcionaba

- 1 Al acercarse al objetivo, el piloto apuntaba el conjunto hacia el blanco e introducía los cálculos en el piloto automático del Ju 88



- 2 Luego realizaba la separación de ambas naves mediante la explosión de cartuchos pirotécnicos que rompían los anclajes de sujeción



- 3 El Ju 88 era lanzado entonces como un misil hacia su objetivo y el caza regresaba a la base de partida.



HISTORIA DE UN BOMBARDERO ÚNICO

Con cada variante, el Junkers 88 logró su objetivo y probó ser letal en todas sus versiones. Como bombardero en picado podía destruir un buque de guerra o una línea de tren. Como caza nocturno fue implacable contra los aviones ingleses.

JU 88 UN DESTRUCTOR EN AIRE, TIERRA Y MAR

En 1935, el plan original del Ministerio del Aire alemán era construir un bombardero ligero de tres tripulantes, sin armas defensivas, que pudiera transportar entre 800 y 1000 kg de bombas. El jefe de diseño de Junkers, Ernst Zindel, elaboró dos planes en paralelo: el Ju 85, un prototipo bimotor con doble timón de cola, que jamás se construyó, y el Ju 88, un bimotor semi-monocasco.

Del Ju 88 se presentaron dos prototipos que contaban con motores Daimler-Benz 600 y tenían un rango de 2000 km de acción. Tras algunas pruebas a gran velocidad, uno de los prototipos se estrelló. Luego se construyeron otros tres, pero con motores Jumo 211 A, una

cabina más alta, tres posiciones de armamento defensivo (dos superiores y una inferior) y capacidad para albergar 2000 kg en bombas en su interior. Estas versiones ya contaban con el característico morro acristalado y con una góndola ventral armada con una ametralladora MG 15 calibre 7,92 de tiro posterior.

Pese a que el Ju 88 había mostrado ser capaz de alcanzar los 517 km/h con una carga de dos toneladas de bombas, se le introdujeron cambios para transformarlo en un bombardero pesado: se extendieron las alas y el fuselaje, se le sumaron frenos de picado y la tripulación se amplió a cuatro.

Las primeras variantes de producción masiva del Ju 88 sumaron cuatro anclajes subalares, entre los

LA PRIMERA VEZ

En abril de 1940, durante la campaña de Noruega, los Ju 88 A-4 actuaron como bombarderos en picado contra los buques ingleses.

CAMPAÑA EN RUSIA Personal de tierra se dispone a cargar bombas de 1000 kg en un Ju 88 de la Fuerza Aérea de Rumanía, durante la campaña del frente oriental.



LA "PECERA VOLADORA"

Tres tripulantes en la cabina vidriada y un artillero en la góndola blanca central componían la abigarrada tripulación de los Ju 88 A-4.

motores y el fuselaje, que ampliaron su capacidad de carga de explosivos hasta los 3600 kg con diferentes combinaciones: 3000 kg de bombas de tamaños combinados en su bodega interna y bombas de hasta 150 kg en anclajes subalares, que podían ser reemplazadas por dos torpedos aéreos tipo LT.

Pero con estas configuraciones el Ju 88 ya no pudo alcanzar su máxima velocidad, que se redujo a 450 km/h. En esas condiciones, la primera tanda de doce bombarderos participó en la invasión de Polonia, en septiembre de 1939, integrando la escuadra de combate I/Kampfgeschwader 25, con escaso resultado.

En abril de 1940, durante la campaña de Noruega, la escuadra de combate II/Kampfgeschwader 30 utilizó a los Ju 88 A-4 (con alas de 20 metros de envergadura) como bombarderos en picado contra los buques ingleses. Hundieron el destructor HMS Gurkha y dañaron el destruc-

tor HMS Rodney a costa de cuatro bombarderos derribados (la mayor pérdida en combate de su historia).

En campañas posteriores, los Ju 88 se mostraron eficaces en el bombardeo en picado, logrando gran poder destructivo tanto de líneas ferroviarias y bases aéreas como de grandes buques de guerra y logísticos.

La versión más producida

El éxito de sus misiones hizo que la variante A-4 (que acompaña esta colección) se impusiera como la estándar del Ju 88. Del total de 15.000 unidades fabricadas del bombardero, unas 7000 fueron de esta versión, impulsada por dos motores Jumo 211 J, de doce cilindros en V invertida, cada uno con 1400 hp de potencia, con hélices tripala.

Sin carga externa de bombas, el Ju 88 A-4 alcanzaba los 510 km/h a 5300 m y tenía una autonomía de 2430 km. Estaba armado con cua-

tro ametralladoras: tres MG 81J, de 7,92 mm y mil proyectiles cada una (dos en la parte trasera superior de la cabina y una en la nariz) y una doble MG 81Z en la góndola bajo cabina, apuntando hacia atrás.

Versiones posteriores del Ju 88 se adaptaron para diferentes misiones. La variante C-4 portaba dos cañones MG FF de 20 mm en su góndola exterior y 12 ametralladoras MG 81 para caza nocturna de aviones enemigos. La G era una versión de caza nocturna aún más sofisticada y letal, ya que incorporaba en la parte superior de la cabina unos cañones que apuntaban hacia arriba, lo que le permitía atacar a bombarderos enemigos desde abajo, fuera del rango visual de su tripulación.

La incorporación de sistemas electrónicos de detección, como los radares FuG en sus diferentes versiones, volvió al Ju 88 un caza bombardero mortal en vuelo nocturno.



HELMUT LENT

Coronel de la Luftwaffe, fue el primer piloto de Ju 88 en lograr 110 victorias, 102 de ellas como cazador nocturno.





EL BOMBARDERO QUE LO DIO TODO

De las más de 15.000 unidades fabricadas del Ju 88, apenas 14 sobrevivieron, la mayoría seriamente dañadas. Durante la Segunda Guerra Mundial, este prodigio de la aeronáutica cumplió todos los roles del combate aéreo, hasta el propio sacrificio.

HALCONES EN LA NOCHE De los múltiples roles que cumplió durante la guerra, quizá el de cazador nocturno haya sido el más ponderado. Gracias a su fenomenal armamento y sistema de radares, destruyó más bombarderos nocturnos aliados que todo el resto de la Luftwaffe sumado.

EVOLUCIÓN EL RIESGO DE DIVERSIFICAR

El Junkers Ju 88 era, sin dudas, el mejor bombardero alemán, por encima del Dornier Do 17 y el Heinkel He 111. Pero la mala planificación de su producción le impidió a Alemania contar con un gran número de unidades al comienzo de la Segunda Guerra Mundial.

JU 88

UNA GRAN IDEA QUE LLEGÓ TARDE

En diciembre de 1936, el vuelo inaugural del primer prototipo del Junkers Ju 88 le sirvió para alcanzar una velocidad máxima de 580 km/h. Hermann Göring, jefe de la Luftwaffe, quedó extasiado. Al fin habían dado con una aeronave que pudiera cumplir con el rol de *Schnellbomber*, el bombardero de alta velocidad que tanto había esperado. Su velocidad final lo equiparaba a los mejores cazas aliados, pero con mejores prestaciones en cuanto a rango de vuelo y poder destructivo.

Cuando se tuerce el destino

Sin embargo, la obsesión de Göring por contar con más poder de fuego le fue sumando características que lo alejaron del *Schnellbomber* para transformarlo en un bombardero mediano: las alas fueron reforzadas para cargar más peso, se sumó un tripulante a los tres iniciales, se le agregó una posición de artillero y frenos de picado. Así, la velocidad se redujo a 450 km/h pero con un perfil de bombardero versátil y aún veloz.

Tras las pruebas de bombardeo en picado, todas exitosas, el Ju 88 estaba listo para la producción en masa. Era

en potencia un gran avión, mucho más avanzado que el Dornier Do 17 y el Heinkel He 111. Pero la planificación de su producción fue desastrosa: la casa matriz de Junkers en Dessau tuvo poca participación. El fuselaje se construía en Aschersleben; las alas, en Halberstadt; las derivas, en Leopoldshall y el montaje final y las pruebas se realizaban en Bernburg. Otras partes las hacía Arado Flugzeugwerke en Brandeburgo; Dornier, en Wismar; Heinkel, en Oranienburg; Henschel, en Berlín-Schoenefeld y Volkswagen, en Wolfsburg.

Göring aspiraba a que se produjeran 300 Ju 88 por mes, pero para 1939 apenas si lograban terminar uno por semana. Tanta diversificación de la producción hizo que el bombardero llegara tarde a su cita con la historia.

En cierto modo, esa demora influyó en el desenlace de la Segunda Guerra. Los historiadores coinciden en que si el Ju 88 hubiera participado en gran número en la batalla de Inglaterra (la campaña que frenó la avanzada nazi sobre Gran Bretaña), el resultado del conflicto podría haber sido adverso para los aliados. El Ju 88 resultó influyente aun en su ausencia.

UN AVIÓN CON MUCHOS DUEÑOS

La Luftwaffe no fue la única en contar con los Ju 88 en su flota de bombarderos multipropósito. Apenas comenzó su producción masiva, Alemania cedió algunos escuadrones a la Fuerza Aérea búlgara, a la rumana y a la finlandesa, con el objetivo de reforzar la superioridad aérea en el Báltico y en el frente oriental.

También el Ejército del Aire de España compró diez aeronaves y puso en servicio otras quince cedidas durante la Segunda Guerra.

Tanto la Royal Air Force británica como la Fuerza del Aire soviética contaron con algunas aeronaves capturadas o rendidas por sus pilotos en los estertores de la conflagración. Algunas fueron cedidas al Ejército del Aire francés.

Creditos: dpa picture alliance / Alamy Stock Photo + Dominio Público - US Air Force

PÉRDIDA DE TIEMPO Las partes del Ju 88 se fabricaron en una decena de plantas distintas para terminar de ensamblarse en la sede de Junkers en Dessau.



CABINA DEL JU 88

El complejo instrumental del bombardero.

UN FINAL A LO KAMIKAZE

Entre 1944 y 1945, con las primeras señales del debilitamiento del Tercer Reich, decenas de Ju 88 fueron parte del proyecto Mistel ("muérdago", en alemán). Su misión consistía en convertirse en verdaderas bombas voladoras, propulsadas por un caza pesado, montado encima de su fuselaje. Las pruebas de este proyecto comenzaron en 1942, con diferentes cazas como guías. La más exitosa fue aquella en la que el Ju 88 era transportado por un Fw 190. Despojado de todos los equipos innecesarios para poder llevar 3,5 toneladas de bombas, en los ensayos un Ju 88 logró perforar hasta ocho metros de acero y 20 metros de cemento reforzado.

Este proyecto, de perfil kamikaze para estas aeronaves, fue ejecutado por la KG 200, una unidad especial de la Luftwaffe.

Estas operaciones, realizadas tanto en el frente oriental, donde los Ju 88 eran lanzados sobre puentes para obstaculizar y aislar al Ejército Rojo, como en el frente occidental para frenar el avance aliado sobre Alemania, no tuvieron grandes éxitos. Y fueron un triste final para el mejor bombardero alemán de la Segunda Guerra Mundial.

EN ACCIÓN TEATROS DE OPERACIONES

Como bombardero en picado, como cazador nocturno o como torpedero, el Ju 88 operó en todos los frentes a los que fue llamado. Sin embargo, y a pesar de sus ventajas, no siempre llegó a tiempo para hacer la diferencia.

JU 88

UN LUCHADOR EN TODOS LOS ESCENARIOS

Como todas las aeronaves de la Luftwaffe, el bombardero multipropósito Ju 88 vio acción en casi todos los teatros de operaciones donde combatió Alemania. Su debut precario en la invasión de Polonia, con apenas 12 aeronaves activas, pasó sin pena ni gloria. En la batalla de Noruega fue asignado al ataque naval y logró hundir un destructor británico y dañar otro, en combinación con el bombardeo de altura de los Heinkel He 111 y los Dornier Do 17.

La verdadera acción comenzó en la batalla de Francia, donde en combinación con otros escuadrones de bombarderos reclamó entre 233 y 248 victorias sobre los aviones aliados.

El fuerte del Ju 88 era el bombar-

deo en picado y lo probó en territorio francés. En mayo de 1940 encabezó los ataques a tierra de las escuadras I y II del Kampfgeschwader 54. Voló 174 misiones en las que destruyó las líneas ferroviarias y rutas, paralizando el transporte logístico y la movilidad enemiga en todo el territorio francés. Un mes después, en la costa de Saint Nazaire, un escuadrón de Ju 88 hundió el RMS Lancastria, un enorme crucero que transportaba a 5800 efectivos aliados.

La batalla de Inglaterra

Mientras en Alemania apuraban la compleja producción de una nueva variante del Ju 88, la A-4, que probaría ser la mejor, la avanzada sobre el oeste de Francia rumbo a las islas británicas ocurría a un alto costo. En los

primeros ataques al territorio inglés, las bajas de Ju 88 (303) excedían a las de los otros bombarderos alemanes, los He 111 (132) y los Do 17 (252). La mayoría de esas bajas se producían por falta de capacitación de los pilotos, que llevaban apenas semanas volando los nuevos Junkers.

En julio de 1940, por ejemplo, de las 39 pérdidas de Ju 88, sólo 20 fueron por acción enemiga. Las restantes se debieron a accidentes de entrenamiento o problemas técnicos en vuelo sobre el continente europeo.

Los pilotos se quejaban de la vulnerabilidad de su retaguardia, apenas cubierta por un artillero con una ametralladora MG 15. Para compensar esa debilidad, en muchas aeronaves se la reemplazó por una MG 81Z de doble cañón y se mejoró el refuer-

Créditos: Dominio Público - Bundesarchiv z2 • By Hugh Jewlyn - CC BY-SA 2.0



PISTA BLANCA

Un Ju 88 calienta motores previo al despegue en un campo de nieve, en un lugar no identificado del frente oriental, circa 1944.

zo del blindaje del *cockpit*.

Recién al final de esta campaña, que era vital para la expansión del Tercer Reich sobre Gran Bretaña, entraron en acción las variantes Ju 88 A-4, que contaban con motores más poderosos, mayor envergadura alar y cuatro anclajes para bombas externas.

Pero para entonces los aliados ya disponían de los primeros envíos de los veloces cazas estadounidenses P-51 Mustang, que emparejaron las cuentas con los letales cazas Bf 109 y Fw 190 e hicieron retroceder a la infantería alemana.

Así se perdió la mejor oportunidad de los alemanes de asegurarse la superioridad aérea sobre el oeste de Europa y desde allí lanzar el ataque final sobre los ingleses. Otra vez el Junkers Ju 88 había llegado tarde.



RUMBO A BARI Tripulación y personal de tierra revisan un Ju 88 que participará del bombardeo al puerto de Bari, Italia, en diciembre de 1943.

MISIONES DEL JUNKER JU 88



RADARIZADO

La nariz de un Ju 88 R-1, uno de los cazadores nocturnos de la Luftwaffe.

FRENTE ORIENTAL

En un solo ataque al aeropuerto de Pinsk, los Ju 88 destrozaron 60 bombarderos soviéticos (Tupolev SBa y Petlyakov Pe-2). La 23 División de Tanques fue atacada por Ju 88 en vuelo bajo, que destruyeron 40 unidades. En otra operación contra el aeropuerto de Kurovitsa, dejaron inutilizados 34 Polikarpov I-153. En toda la campaña contra la aeronáutica soviética, apenas perdieron 23 aeronaves. Resultados similares se darían en ataques a naves de guerra, como el destructor Karl Marx, hundido en agosto de 1941 en la bahía de Tallinn, Estonia.

CAMPAÑA ITALIANA

En diciembre de 1943, más de cien Ju 88 A-4 armados con bombas y torpedos atacaron por sorpresa el puerto de Bari, Italia, bajo control aliado. Lograron hundir más de 20 naves enemigas, todas apiñadas en el puerto, y apenas un Ju 88 fue derribado.

CAMPAÑA FINLANDESA

En abril de 1943, Finlandia recibió 24 unidades de Ju 88 de Alemania y los pilotos finlandeses fueron entrenados por los germanos. El 9 de marzo de 1944, una de sus misiones más exitosas fue un ataque contra la aviación de largo alcance soviética, apostada en bases cercanas a Leningrado.

CIFRAS Y DATOS ESENCIALES DEL JU 88



UNA CURIOSA "PROPINA"

El Junkers Ju 88 D-1 Trop (tropicalizado) que se exhibe en Estados Unidos perteneció a la Real Fuerza Aérea rumana y fue entregado por su piloto a los ingleses en 1943, luego de desertar. Los ingleses se lo entregaron posteriormente a los estadounidenses para ser investigado. En homenaje al pase de manos, los norteamericanos bautizaron al bombardero *Baksheesh*, que significa "propina".



517

KM/H FUE LA VELOCIDAD MÁXIMA QUE ALCANZÓ EL PRIMER PROTOTIPO DEL JU 88 CON UNA CARGA DE 2000 KG.

14

AVIONES JU 88 SOBREVIVIERON A LA GUERRA, PERO SÓLO DOS SE EXHIBEN COMPLETOS. UNO EN ESTADOS UNIDOS Y OTRO EN GRAN BRETAÑA.

JU 88 A-4

14.000

KILOGRAMOS ERA LA CARGA MÁXIMA CON LA QUE PODÍA DESPEGAR UN JU 88. DE ELLÓS, UN TOTAL DE 3600 KG ERAN DE EXPLOSIVOS, BOMBAS Y TORPEDOS.

10

COMPAÑÍAS DIFERENTES INTERVINIERON EN LA FABRICACIÓN DEL JU 88, PRINCIPAL MOTIVO DE LA DEMORA EN SU PRODUCCIÓN.

LA CLAVE ESTÁ EN EL MIEDO



Así como resultó versátil y multipropósito, el Ju 88 también fue difícil de pilotar. Cuando los primeros escuadrones de bombarderos migraron de los Heinkel He 111 a los Ju 88, la cantidad de accidentes y fallas a veces fatales provocó que muchos pilotos pidieran ser reasignados a otro escuadrón. Como lo resume el historiador John Weal: "Le tenían más miedo al avión que a los cazas enemigos."

**PALABRAS DE CONOCEDOR**

"ES EL AVIÓN MÁS VICIOSO Y PESADO QUE JAMÁS VOLÉ. Y TIENE MÁS APARATOS QUE NINGÚN OTRO." WARNER NEWBY, GENERAL DE LA USAF, TRAS VOLAR UN JU 88.

Credito Dennis Pivko - USAF Force - Av8 Collection - L'Alamy/Latibuck

15.000

UNIDADES DE JU 88 SE FABRICARON ENTRE 1936 Y 1944. DE ELLAS, 7000 ERAN A-4, LA VARIANTE MÁS PRODUCIDA DE LAS 11 DESARROLLADAS Y DE LAS 46 VERSIONES.



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



- JU 88 A-4 -

Fue, sin dudas, el mejor bombardero alemán. Peleó en todos los escenarios, pero la pobre planificación de su producción le jugó una mala pasada y no se consagró en la historia de la Segunda Guerra Mundial.



ENTREGAS DE LA COLECCIÓN

Spitfire Mk Vb // P-51B Mustang // Halifax B Mk III // Messerschmitt Bf 109F-4 // Wellington Mk X // Mitsubishi A6M Zero
// F4U-1D Corsair // Ilyushin Il-4 // Fw 190A-8 // P-47D Thunderbolt // G4M Betty // Hurricane Mk IIB
Heinkel He 177 // Dewoitine D.520 // P-40B Warhawk // Whitley Mk V
Lavochkin La-7 // B-29 "Enola Gay" // F6F Hellcat // **Ju 88 A-4**

luppa

ISBN 978-84-17019-65-5



9 788417 019655

© 2017 Luppa Solutions S.L. Todos los derechos reservados.

Todas las entregas son parte de la colección "Aviones de la Segunda Guerra Mundial".

Prohibida su venta por separado. Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio. Desarrollo editorial: almaceneditorial.com

Hobbies Belgrano



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



HALIFAX B MK III

luppa

Hobbies Belgrano

SUMARIO

- 4-5.**  **INFOGRAFÍA**
UNA MÁQUINA TODO TERRENO
Una mirada a los detalles de diseño del Halifax B Mk III, un ejemplo del trabajo conjunto de la industria aeronáutica de Gran Bretaña.
- 6-7.**  **HISTORIA**
UN BOMBARDERO MULTIPROPÓSITO
Los Halifax arrojaron más bombas sobre el enemigo que todos los demás bombarderos de la aviación británica juntos.
- 8-9.**  **LÁMINA CENTRAL**
UN PESO PESADO DE LA GUERRA
El Halifax B Mk III fue un notable bombardero multipropósito, eficaz en todos los escenarios que le tocaron y en cada función que cumplió.
- 10-11.**  **EVOLUCIÓN**
EL PODER DE LA VERSATILIDAD
Tuvo 23 modelos y 32 configuraciones en sólo 16 años. El más exitoso y producido fue el B Mk III. Los tres motivos que lo hicieron grande.
- 12-13.**  **EN ACCIÓN**
LOS JINETES DEL FUEGO
Los demoledores bombardeos sobre Alemania. Los diversos roles que cumplió durante la guerra. Sus misiones más destacadas.
- 14-15.**  **MISCELÁNEAS**
CIFRAS Y DATOS DESTACADOS DEL HALIFAX
El único piloto de Halifax condecorado. Cuántos trabajadores y empresas aportaron sus esfuerzos en la fabricación. Los números de un avión único.

Aviones de la Segunda Guerra Mundial

© 2017 Lappa Solutions S.L. Todos los derechos reservados. www.lappasolutions.com

Desarrollo editorial para Lappa Solutions: almaceneditorial.com

Impreso en China. - Importador: S.A. LA NACIÓN, Zepita 3251, CABA.

Título: Halifax B Mk III - Crédito foto de tapa: Render

ISBN: 978-84-17019-48-8

Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida o memorizada en sistemas de archivo o transmitida de cualquier forma o medio electrónico, mecánico, a través de grabaciones u otros sistemas en uso y futuros, sin explícita autorización escrita por parte del editor.

Este fascículo va acompañado de una réplica a escala en material die cast.

MODELO PARA COLECCIONISTAS. NO ES ACONSEJABLE PARA MENORES DE 14 AÑOS.

COLOSO DEL AIRE Un Halifax B Mk III, con su característica torreta dorsal, sus motores radiales Hércules y la nariz de Perspex transparente.

HALIFAX

SEIS MIL KILOS DE DESTRUCCIÓN

Fue uno de los tres bombarderos pesados de la RAF. Participó en bombardeos navales y a tierra, en misiones de transporte y en operaciones de inteligencia y guerra tecnológica.

Hobbies Belgrano

Derechos Reservados - Archivo del Departamento de Defensa de Canadá



El Handley Page Halifax fue uno de los tres bombarderos cuatrimotores que la Royal Air Force (RAF) británica operó durante la Segunda Guerra Mundial. Contemporáneo del célebre Avro Lancaster y del Short Stirling, el Halifax fue otro ejemplo de aeronave versátil de esta fuerza, como el caza Supermarine Spitfire, ya que prestó servicio no sólo como bombardero estratégico sino también en misiones de reconocimiento marítimo, transporte y desembarco aéreo, y en operaciones secretas de inteligencia y guerra tecnológica.

El Halifax fue el principal acompañante del Lancaster en la Fuerza de Bombarderos Pesados de la RAF, una rama estratégica del combate aéreo que cumplió un rol decisivo en la batalla de Inglaterra y, posteriormente, en el ataque a las

fuerzas navales alemanas y en los bombardeos nocturnos en territorios continentales bajo dominio de los países del Eje.

Capaces de portar casi 6000 kilos de bombas, los Halifax Mk I y II contaban con seis ametralladoras Browning 7,7 mm, dos en la torreta delantera y cuatro en la trasera. Algunas versiones tenían dos puestos de ametralladoras laterales más, a mitad de fuselaje.

El modelo más producido del Halifax, presentado en esta colección, fue el B Mk III, del que se produjeron 2091 unidades. Surgido en 1943, se distinguió por su nariz transparente hecha en Perspex, una variante del plexiglás, su torreta dorsal y el reemplazo de sus motores Merlin por los más poderosos Bristol Hercules XVI, de diseño radial y 1650 hp de potencia, que impulsaban sus nuevas hélices Havilland Hydromatic de borde redondeado.

UN BOMBARDERO CADA 60 MINUTOS

Desde el comienzo de la Segunda Guerra y hasta la llegada de los cazas P-51 Mustang, la Royal Air Force sabía que cada incursión de sus bombarderos en territorio bajo control nazi implicaba una gran cantidad de bajas, producto del nutrido fuego antiaéreo y de los intrépidos cazas de la Luftwaffe.

Para abastecer de suficientes Halifax a la RAF, el Ministerio del Aire impulsó la diversificación de la producción, a través de grandes fábricas como Handley Page, English Electric, Fairey Aviation, London Aircraft Production Group y Roots Motors y unos 600 subcontratistas. En total, unos 51.000 trabajadores participaron en la fabricación del Halifax, del que llegaron a producir uno por hora.

HALIFAX B MK III UNA MÁQUINA TODO TERRENO

HISTORIA

Bombardero cuatrimotor de largo alcance. Esta variante, la B Mk III, entró en servicio en noviembre de 1943. Para enero de 1944 ocho escuadrones de bombarderos lo habían recibido. Era un avión multipropósito al que le asignaron misiones variadas como transporte, reconocimiento marítimo y desembarco aéreo.

Constructor

Handley Page

Creado por el equipo de diseño de la marca, bajo la denominación H.P.57 llevaba originalmente cuatro motores Rolls-Royce Merlin X de 1280 cv. El primer vuelo del Halifax tuvo lugar el 24 de septiembre de 1939 desde la base de la RAF en Bicester.



MISIONES CUMPLIDAS

Incluyen todas las variantes

82.773

BOMBAS LANZADAS

224.207 toneladas

AVIONES PERDIDOS

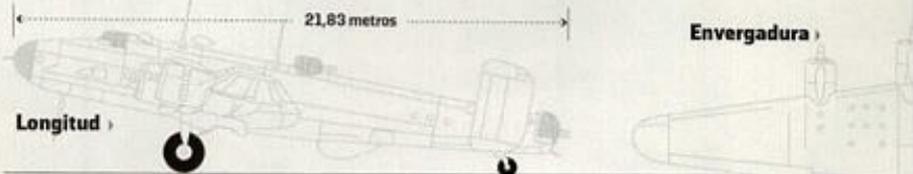
1833

MISIONES ESTRATÉGICAS

Fue utilizado para realizar los más importantes bombardeos a ciudades alemanas con el propósito de destruir fábricas, rutas y vías férreas. En 1942 se despacharon 131 aparatos para atacar Colonia. En 1943, el ataque a Berlín, incluyó 252 Halifax. En el ataque a Hamburgo se utilizaron 244, mientras que en el bombardeo a Nüremberg actuaron 214.



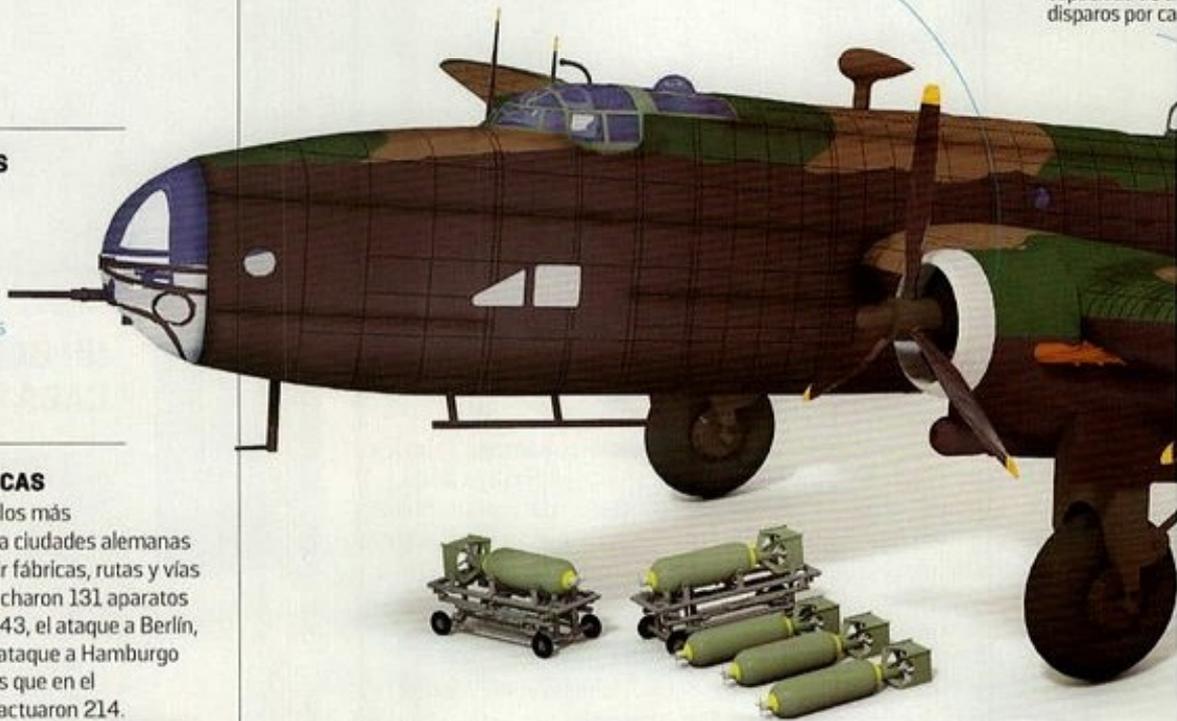
Dimensiones técnicas



EL AVIÓN

El Halifax B Mk III introdujo el motor radial Bristol Hercules de 14 cilindros, dándole una potencia de 1615 caballos de fuerza cada uno.

La torreta dorsal ametralladora capacidad de tiro disparos por ca



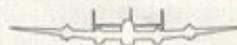
Ficha técnica



Pais de fabricación: **Gran Bretaña**

Cantidad fabricada: **2.091**


Tipo:
bombardero
pesado



Peso vacío:
17.345 kg

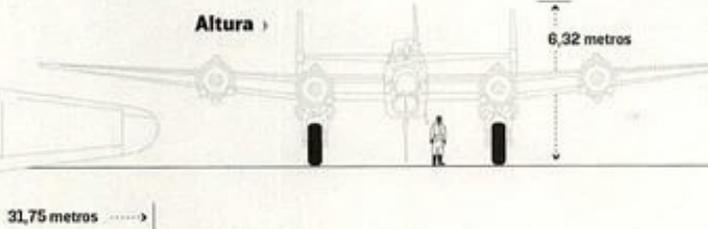


Peso al despegue:
29.485 kg



Velocidad máx
455 km/h

Hobbies Belgrano

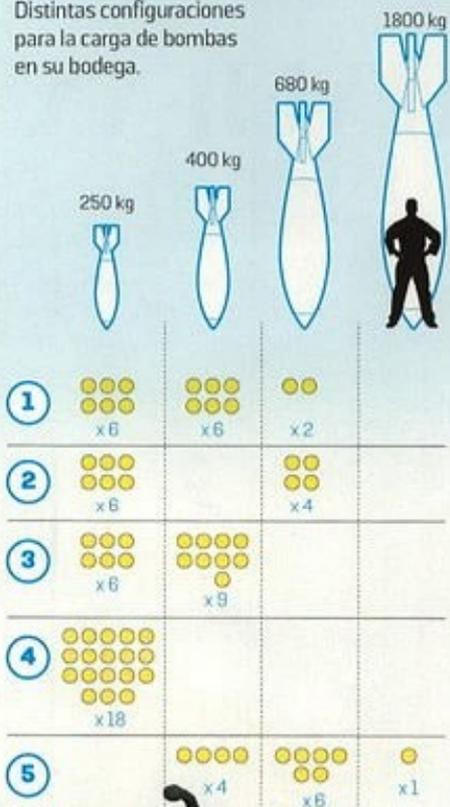


Los **laterales**, la parte inferior de las **alas** y la parte inferior de los **motores** eran pintados de color oscuro para ocultar al avión de los proyectores cuando bombardeaban territorio enemigo por la noche.

OPERATIVIDAD

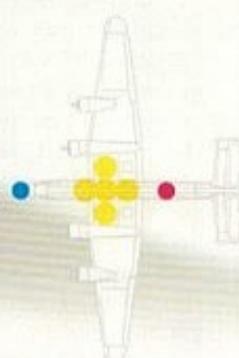
Transporte de bombas

Distintas configuraciones para la carga de bombas en su bodega.



Armamento

- 8 Browning Mk. II de 7,7 mm
- 1 Vickers K de 7,7 mm
- 5900 kg de bombas



Detalle de la torreta de cola con las cuatro ametralladoras Browning. Era accionada por un sistema electro-hidráulico.

Rango de acción:
3000 km

Techo máximo:
7315 m

Motores:
4 Bristol Hercules XVI

Potencia:
1615 hp c/u

HISTORIA DE UNA AERONAVE ÚNICA

La fama de ser el mejor se la llevó el Avro Lancaster. Pero el Halifax no sólo fue el bombardero aliado más prolífico de la Segunda Guerra Mundial, sino que cumplió una variedad de roles inaudita para una nave de sus características.

HALIFAX UN BOMBARDERO MULTIPROPOSITO

A mediados de los años 30, el Ministerio del Aire británico convocó a la industria aeronáutica a diseñar un bombardero bimotor medio pesado para "uso mundial". Necesitaba un monoplano grande, de largo alcance y estructura metálica, que pudiera llevar destrucción adonde fuere necesario.

La respuesta de Handley Page, constructora de biplanos entonces volcada a los bombarderos, fue el bimotor HP56, impulsado por motores Vulture Rolls-Royce (RR), que rendían unos 1500 hp cada uno. Los Vulture probaron ser muy problemáticos e inestables y fue entonces cuando –siguiendo la tendencia iniciada en Estados Unidos y la Unión Soviética– el Gobierno ordenó a Handley Page reemplazarlos por cuatro motores Merlin X, también

de Rolls-Royce, que empujaban 1280 caballos cada uno. Así nació el Halifax Mk I, del que se construyeron apenas 84 unidades, y que voló por primera vez en octubre de 1939.

Pronto fue superado por el Mk II, con motores Merlin XX y XXII (1390 hp), del que se fabricaron 1977 aparatos y a continuación por el Mk III, el más popular de los Halifax, de característica nariz de Perspex (plexiglás) transparente y motores Hércules radiales, más potentes y estables que los Merlin (1650 hp).

Titán de bajo perfil

La historia del Handley Page Halifax no es la de un gran actor principal, sino la de un actor secundario, versátil y adaptable, capaz de interpretar varios roles pero sin desta-

carse en uno en particular. Su participación como bombardero pesado de la Royal Air Force durante la Segunda Guerra fue opacada por el Avro Lancaster, el bombardero más popular hasta la llegada de los

Boeing B-17, la Fortaleza Volante, al teatro de operaciones europeo.

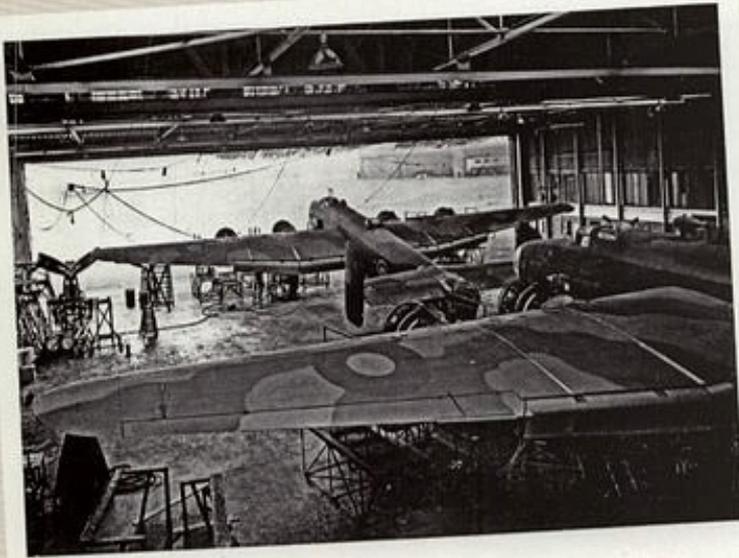
Sin embargo, aun enfrentando más derribos por misión que el Lancaster (1 cada 21 salidas, contra 1 cada 27 del Avro), entre marzo de 1941 y abril de 1945, los Handley Page Halifax realizaron 82.773 misiones de guerra y lanzaron 224.207 toneladas

de bombas sobre el enemigo, casi la mitad del total de bombas lanzadas por todos los bombarderos de la RAF combinados en los siete años de conflicto.

EFICACIA ANTE TODO

Gran Bretaña siguió fabricando el Halifax porque era más sencillo que parar la producción y adaptarla a una nueva aeronave.

Crédito Dominio Público - Archivo del Australian War Memorial - Dominio Público - By W.A. Jones (Eng), Royal Air Force official photographer - Dominio Público - De Fig Off Starnes, Royal Air Force official photographer - Archivos personal de Peter Merril - Dominio Público.



LÍNEA DE PRODUCCIÓN

Ensamblaje de Halifax en la fábrica de English Electric, en Lancashire, Inglaterra. En 1942, se terminaba un avión por hora.



EL HALIFAX B MK III

Fue la versión más producida del bombardero. Se llegaron a fabricar 2091 unidades entre 1942 y 1944.



ENVÍO A DOMICILIO

Los depósitos de un Halifax Mk II del Escuadrón 148. En lugar de bombas, barriles de provisiones para la resistencia yugoslava.

Del Halifax se construyeron diez series diferentes, con un total de 6176 unidades, las últimas de las cuales fueron retiradas de servicio a principios de 1952. Cronológicamente, fue el segundo bombardero cuatrimotor que equipó las agrupaciones del Comando de Bombardeiros: entró en servicio en noviembre de 1940, apenas tres meses después del Short Stirling, al que superaba en todo aspecto.

Pese a que el jefe del Comando de Bombardeiros de la RAF, el mariscal del Aire Arthur Harris, estaba decepcionado con el desempeño del Halifax en los bombardeos en territorio europeo, el complejo fabril británico siguió construyéndolos porque era más sencillo que frenar el trabajo por tiempo indeterminado, adaptar el proceso y los materiales disponibles a una nueva aeronave y retomar la tarea.

Además, el fuselaje del Halifax se

mostró muy adaptable a las nuevas funciones que le asignaban. Algunos modelos incorporaron un radar H2S, desarrollado por la RAF para identificar blancos en tierra y bombardearlos aun en las peores circunstancias meteorológicas. Otros reemplazaron las bombas por minas y cargas anti-submarinas para atacar a los letales U-boot alemanes en la costa de Francia y Noruega. Otros incorporaron a su tren de aterrizaje un gancho para remolcar planeadores de transporte de tropas, para lanzarlos detrás de las líneas enemigas. Y otros más sumaron una compuerta inferior para el lanzamiento de paracaidistas.

Mientras las nuevas versiones del Halifax acortaban distancia con el Lancaster y probaban ser igual de eficaces como bombarderos, su versatilidad para cumplir otras misiones lo transformó en un todoterreno capaz de afrontar las tareas más difíciles y llevarlas a cabo sin mella.



MARISCAL DEL AIRE

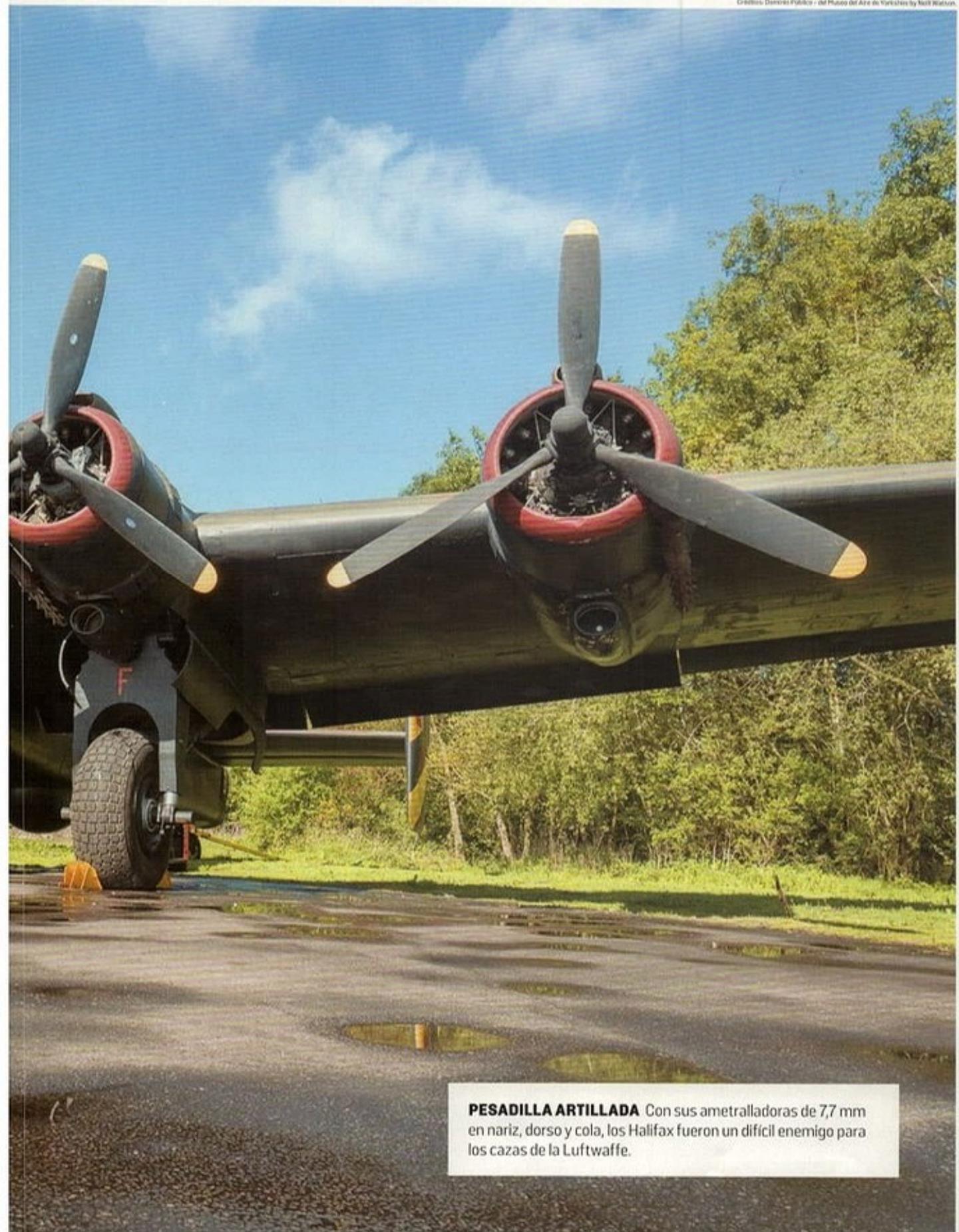
El jefe de Comando de Bombardeiros de la RAF, mariscal del Aire Arthur Harris, se decepcionó con el desempeño del Halifax, pero siguieron construyéndolo porque era más sencillo que hacer un avión nuevo.



UN PESO
PESADO
DE LA GUERRA

El Halifax B Mk III fue un notable bombardero multipropósito, eficaz en el ataque a tierra y también en el combate antisubmarino, la interferencia electrónica y el transporte de tropas.

Créditos: Dominik Pablicy - del Museo del Aire de Yorkshire by Neil Watson.



PESADILLA ARTILLADA Con sus ametralladoras de 7,7 mm en nariz, dorso y cola, los Halifax fueron un difícil enemigo para los cazas de la Luftwaffe.

EVOLUCIÓN DE UN LUCHADOR

El apogeo del Halifax B Mk III llegó de la mano de tres cambios fundamentales: los motores Hércules de 14 cilindros radiales, la nariz transparente para el apuntador y la extensión del ala en más de un metro y medio.

HALIFAX EL PODER DE LA VERSATILIDAD

Entre 1936 y 1942, el consorcio de empresas aeronáuticas británicas asociado en la construcción del Halifax llegó a fabricar 2.050 unidades de las series Mk I y Mk II, de escasa relevancia en el combate por la superioridad aérea en Europa continental. Hacia mediados de 1943, el Halifax fue sometido a un cambio radical, que daría sus frutos y escribiría su nombre en la historia grande del combate aéreo en la Segunda Guerra Mundial.

La serie Mk III reemplazó los motores Rolls-Royce refrigerados a líquido por los Bristol Hércules de 14 cilindros radiales refrigerados por aire, que alcanzaban los 1.650 caballos de fuerza.

También se extendió el largo del ala en más de un metro y medio, cambiaron las hélices por unas De Havilland de cuatro palas de punta redondeada y reemplazaron la nariz de doble burbuja, una para el apuntador y otra para el artillero, por una sola más grande hecha de plexiglás. De este modo, el apuntador tenía más espacio para hacer su tarea y también conta-

ba con una ametralladora de 7,7 mm para dar apoyo.

Los destructores

Esta serie fue la más numerosa en unidades producidas en los 16 años de actividad del Halifax, con 2.091 unidades. Los Mk III iniciaron su servicio en febrero de 1944 y fueron parte fundamental de las misiones de bombardeo de largo alcance que devastaron las ciudades, las rutas y las represas en todo el territorio alemán.

Las series finales de bombardeo fueron las Mk VI y Mk VII, diferenciadas entre sí apenas por la potencia de sus motores Hércules. La diferencia entre ellas consistía, fundamentalmente, en la potencia de los motores Hércules instalados, pero ambas eran superiores a las series precedentes, sobre todo en lo referente a la autonomía de vuelo.

El Halifax llegó a tener 23 modelos y 32 versiones distintas, algunas con mínimas diferencias entre sí y otras muy diferentes, lo que lo transformó en una de las aeronaves más versátiles de la Royal Air Force. Algo sumamente inusual para un bombardero pesado.

LA SUERTE DEL "VIERNES 13"

Con las mejoras en sus características de vuelo, el Halifax B Mk III se ganó el respeto de sus detractores y demostró que era capaz de superar los ataques de las baterías anti-aéreas germanas y alejarse a tiempo de los cazas de la Luftwaffe. El mejor ejemplo de la solidez del Mk III fue el llamado Friday The 13th (foto), el único Halifax que completó 128 misiones y regresó de todas ellas. Finalizada la guerra, el "Viernes 13" fue exhibido al público en una feria realizada en Londres, para celebrar su inalcanzable récord. Y su suerte se acabó allí: terminada la exposición, fue desguazado por completo y el aluminio de su estructura fue reutilizado en la construcción de viviendas populares. Una réplica lo recuerda hoy en el Museo Aeronáutico de Yorkshire.

Creditos By Ian Stratton from Sutton - Craven, North Yorkshire, England © City 2.0



EL USO DEL RADAR

Tras la victoria en la batalla de Inglaterra en 1940, la industria británica concentró todas sus fuerzas en la producción aeronáutica. Así nacieron los aviones más prestigiosos de la Royal Air Force: el Bristol Beaufighter, el De Havilland Mosquito, las cada vez más potentes versiones del Spitfire y los grandes bombarderos estratégicos Halifax y Lancaster.

Hasta 1945, algo más de 15.000 bombarderos cuatrimotores fueron entregados a la Royal Air Force. De ellos, más de 6000 fueron Halifax en todas sus versiones. Sin embargo, esa cantidad no garantizaba victorias. El 30 de mayo de 1942, cerca de mil bombarderos atacaron Colonia con magros resultados a causa, sobre todo, de errores de puntería y la falta de coordinación sobre tal cantidad de aviones.

Apenas un año después, las incursiones sobre Alemania pasaron a ser ejercicios letales de potencia y precisión, gracias a la utilización del radar desde tierra guiando el reconocimiento aéreo. Un pequeño grupo de bimotores Mosquito volaba de noche a gran altitud bajo el control directo del radar y señalaba los objetivos con precisión, dejando caer sobre ellos bengalas de color rojo.

En esas zonas bien delimitadas, los Halifax y los Lancaster arrojaban toneladas de bombas que producían así efectos devastadores.

EL ANTICÁBALAS El Halifax "Friday The 13th" fue el bombardero de la RAF que más misiones completó: 128. En blanco, las diurnas. En amarillo, las nocturnas.

EN ACCIÓN TEATROS DE OPERACIONES

Desde 1943, los Halifax tuvieron un rol destacado en el bombardeo de Alemania. Pero también participaron en operaciones contra los buques y submarinos nazis, en la interferencia de radares y como remolcadores de los planeadores pesados Hamilcar.

HALIFAX LOS JINETES DEL FUEGO

El bautismo de fuego de los Halifax ocurrió en la noche del 11 al 12 de marzo de 1941. Su primera incursión operacional fue contra la ciudad portuaria de Le Havre, en la región norteña de Normandía, Francia. Le Havre era un enclave de la Wehrmacht (fuerza de defensa) nazi en el que había apostados 40.000 alemanes y decenas de baterías de artillería.

Sin embargo, la pobre performance de la primera serie de los Halifax, demostrada luego del ataque al acorazado alemán Scharnhorst en el puerto francés de La Pallice, hizo que se los retirara de los bombardeos diurnos y sólo actuaran en terreno enemigo en operaciones nocturnas.

Hasta 1943, los escuadrones de

bombarderos pesados Halifax eran escasos en los tres teatros de operaciones en que actuaban: Europa continental, mar Mediterráneo y norte de África. Con el arribo de las primeras unidades de la serie Mk III, el Mando Aéreo británico le dio una nueva oportunidad a la aeronave y en pocos meses llegaron a haber 76 escuadrones puros de Halifax repartidos en Europa, África y Cercano Oriente.

El 24 de julio de 1943, casi 800 Halifax y unos mil Lancaster lanzaron el ataque más feroz hasta el momento sobre la ciudad alemana de Hamburgo, la Operación Gomorra. Durante ocho días, los bombarderos arrojaron más de 2300 toneladas de bombas incendiarias que transformaron a la ciudad en un infierno. Cerca de 42.000 civiles murieron y otros 37.000 quedaron heridos por

el ataque, considerado una venganza por la muerte de 40.000 civiles ingleses durante los *Blitz* germanos sobre Londres y otras grandes ciudades.

Nuevas misiones

Varios escuadrones de Halifax fueron reconvertidos para la guerra antisubmarina y puestos al servicio del Mando Costero, responsable de la defensa del mar del Norte. Así, en lugar de bombas, comenzaron a llevar cargas de profundidad para destruir submarinos, minas para inutilizar los puertos o los flamantes radares H2S para detectar el movimiento de naves y aviones y dar aviso a los cazas Spitfire y Hurricane.

Otras unidades fueron adaptadas para un nuevo tipo de enfrentamiento, producto de los avances tecnológicos: la guerra electrónica. Los



OTRAS MISIONES DEL HALIFAX

MAR MEDITERRÁNEO

Escuadrones de canadienses, australianos y británicos con base en el norte de África participaron en decenas de bombardeos con sus Halifax en Sicilia, Grecia y los Balcanes contra las fuerzas combinadas de Italia y Alemania.

NORTE DE ÁFRICA

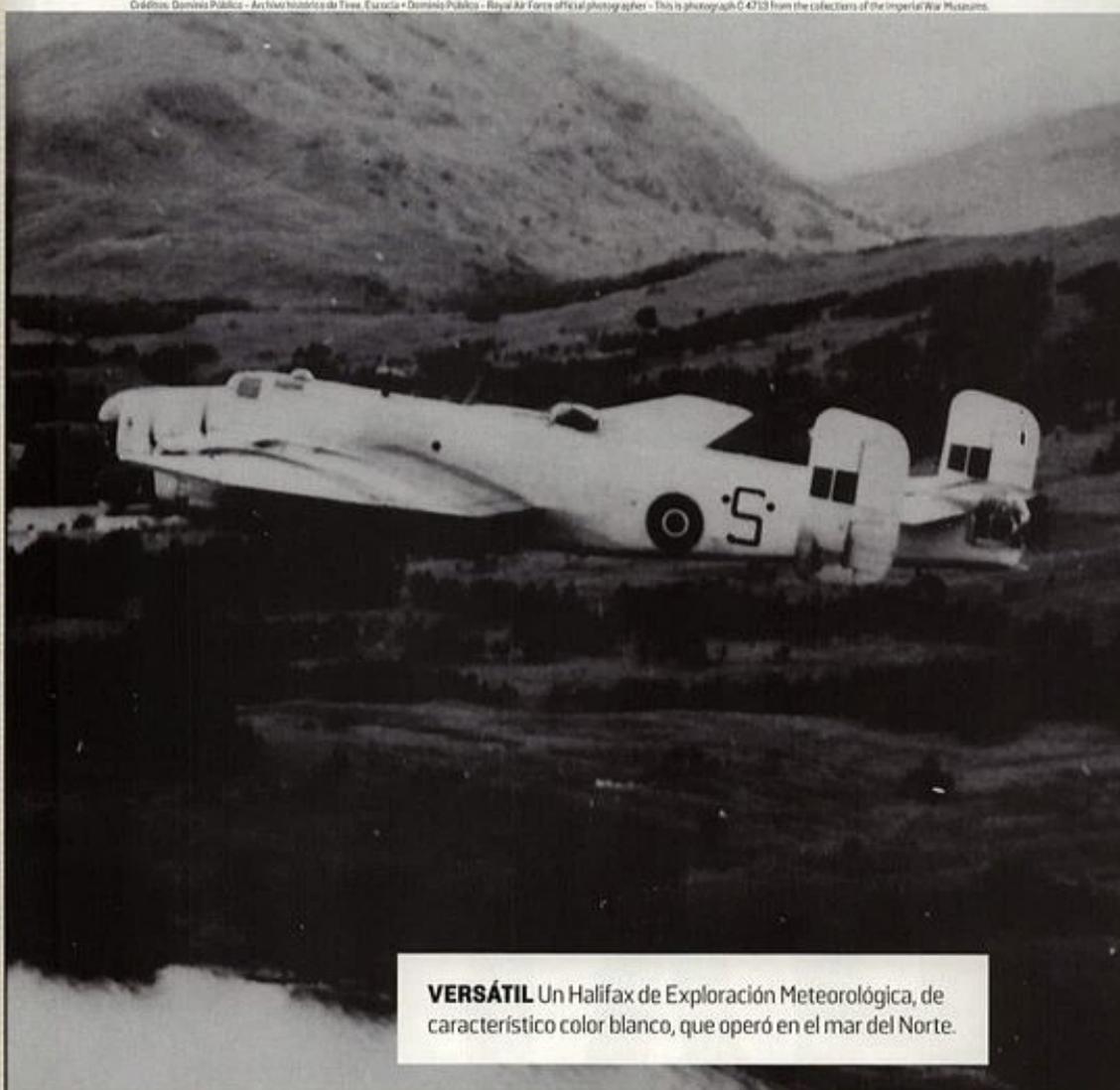
Como anticipo de la invasión aliada para recuperar el control en el norte africano, escuadrones de Halifax tuvieron una activa participación en los bombardeos sobre el África Korps que estuvieron al mando del general Erwin Rommel en Argelia y Marruecos.

GOLFO DE VIZCAYA

Escuadrones de Halifax B Mk V de la RAF y de la Royal Canadian Air Force participaron en bombardeos navales en el golfo de Vizcaya, en apoyo de la fuerza naval británica que se enfrentó con destructores alemanes.

PACÍFICO SUR

Unos pocos Halifax llegaron a ser trasladados a bases de la Royal Australian Air Force en 1945, como avanzada de lo que iba a ser la preparación de la invasión de Japón. Pero no llegaron a tener actividad debido a la decisión de Estados Unidos de lanzar bombas atómicas sobre Hiroshima y Nagasaki, lo que aceleró la rendición incondicional del Imperio nipón.



VERSÁTIL Un Halifax de Exploración Meteorológica, de característico color blanco, que operó en el mar del Norte.

Halifax eran provistos de equipos de radio que interferían los radares terrestres alemanes e impedían la coordinación de ataques de los cazas a los bombarderos aliados.

Mientras el grueso de los escuadrones de Halifax participaba de distintos modos en la campaña de bombardeos sobre territorio alemán, otros fueron adaptados como remolcadores de los enormes planeadores Hamilcar, capaces de transportar hasta obuses, cañones antiaéreos o incluso un tanque de siete toneladas. Los poderosos motores Hércules de la serie Mk III eran los únicos capaces de arrastrar a los enormes planeadores.

El Halifax siguió en servicio hasta principios de 1952. La Fuerza Aérea de Pakistán, que recibió los aviones de la RAF, los mantuvo en servicio hasta 1961.



JULIO DE 1943 Casi 800 Halifax y unos mil Lancaster lanzaron 2300 toneladas de bombas incendiarias sobre Hamburgo, que mataron a 42.000 civiles.

CIFRAS Y DATOS DESTACADOS DEL HALIFAX



UNA MEDALLA AL HEROÍSMO

El único piloto de Halifax en recibir la Cruz de la Reina Victoria, máximo galardón que otorga la Royal Air Force, fue el comandante Cyril Barton. Se la otorgaron, post mórtem, por el valor demostrado en lograr aterrizar su aeronave semides-truida por el fuego alemán durante el bombardeo a Nüremberg. Murió a causa de las heridas, pero sus tres acompañantes sobrevivieron.

1833

DE LOS 6176 HALIFAX FABRICADOS FUERON DERRIBADOS, DESTRUIDOS O SE PERDIERON DURANTE LA GUERRA

2091

UNIDADES DEL HALIFAX B MK III SE CONSTRUYERON. ES LA VERSIÓN MÁS FABRICADA DE TODAS LAS QUE TUVO EL BOMBARDERO

HALIFAX

23

MODELOS OFICIALES Y 32 CONFIGURACIONES DISTINTAS LOGRÓ SUMAR EL HALIFAX EN 16 AÑOS DE EXISTENCIA

51.000

TRABAJADORES DE CINCO EMPRESAS Y 600 SUBCONTRATADAS PARTICIPARON EN LA CONSTRUCCIÓN DE LOS HALIFAX



EN LA CUENTA DE LOS YANQUIS

El Halifax ocupa el cuarto lugar en el *ranking* de aeronaves que más vidas de pilotos estadounidenses cobró. Las otras tres son norteamericanas: el Boeing B-17, el B-24 Liberator y el B-29. Esto se debe a la gran cantidad de voluntarios de EE.UU. que cruzaron a Canadá para ofrecerse como pilotos de la RCAF antes de 1942, mientras su país se mantenía neutral.

**AGRADECIMIENTO REAL**

"DIOS LOS BENDIGA. LES ESTAREMOS POR SIEMPRE AGRADECIDOS." CARLOS, PRÍNCIPE DE GALES, EN UN HOMENAJE A LOS TRIPULANTES DE HALIFAX CAÍDOS.

Credito De Arnold Boultour - OOO



224.207

TONELADAS DE EXPLOSIVOS

SOLTARON LOS HALIFAX EN LAS 82.773 MISIONES
QUE PROTAGONIZARON A LO LARGO DE LA
SEGUNDA GUERRA.



AVIONES

DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



— HALIFAX B MK III —

Con una evolución en su diseño que lo convirtió en una aeronave versátil, participó en bombardeos navales y a tierra, en misiones de transporte y en operaciones de inteligencia y guerra tecnológica. Fue uno de los tres bombarderos pesados de la RAF.



ENTREGAS DE LA COLECCIÓN

Spitfire Mk Vb // P-51B Mustang // **Halifax B Mk III** // Messerschmitt Bf 109F-4 // Wellington Mk X // Mitsubishi A6M Zero
// F4U-1D Corsair // Ilyushin Il-4 // Fw 190A-8 // P-47D Thunderbolt // G4M Betty // Hurricane Mk IIB
Heinkel He 177 // Dewoitine D.520 // P-40B Warhawk // Whitley Mk V
Lavochkin La-7 // B-29 "Enola Gay" // F6F Hellcat // Ju 88 A-4

luppa

ISBN 978-84-17019-48-8



9 7884 17 019488

© 2017 Luppa Solutions S.L. Todos los derechos reservados.

Todas las entregas son parte de la colección "Aviones de la Segunda Guerra Mundial".

Prohibida su venta por separado. Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio. Desarrollo editorial: almaceneditorial.com

Hobbies Belgrano