

# El Fairey Flycatcher

Autor Troyano

domingo, 28 de enero de 2007

Modificado el martes, 30 de enero de 2007

Interesante artículo sobre el Fairey Flycatcher y los inicios de los portaaviones.

Siempre me había llamado la atención este avión por lo pequeño y compacto que era, pero el otro día en un libro que tengo en casa me fijé en un detalle de él que me resultó curioso.

EL Fairey Flycatcher se diseñó como caza embarcado para la Royal Navy. La especificación pedía un avión que pudiera operar sobre ruedas o sobre flotadores. El avión realizó su primer vuelo en 1922. Era un aparato de estructura mixta de madera y metal armado con 2 ametralladoras y propulsado por un motor radial de 14 cilindros Armstrong Siddeley Jaguar de 400 hp. Era muy fácil de volar y de una maniobrabilidad excelente. Permaneció en servicio desde 1923 a 1935, lo que es un periodo excepcionalmente largo para la época.

Un Flycatcher con flotadores :

Lo que me ha resultado realmente curioso e interesante es lo siguiente:

El avión disponía de flaps que ocupaban toda la longitud del ala inferior. Esto le permitía no solo realizar aterrizajes cortos si no que le permitía despegar desde una longitud de pista de solo ¡¡¡ 18,5 metros !!!.

Esta especial característica hizo que pudiera operar de dos formas bien curiosas :

1.- Como caza de aterrizaje en tierra operando desde instalaciones sobre las torres de artillería principal de acorazados (el avión despegaba del barco pero debía aterrizar en tierra o amerizar , igual que los Hurricanes de los barcos CAM en la SGM).

2.- Fue el último aparato de la Royal Navy capaz de despegar directamente desde el hangar del portaaviones.

Lo interesante es esta última característica, y es que los portaaviones ingleses (y creo que algunos japoneses) que se construyeron después de la IGM se dotaron de una pequeña pista de vuelo en la proa que conectaba directamente con el hangar. Esto se hizo para permitir despegues de emergencia sin necesidad de tener que subir los aparatos a la cubierta principal..

A medida que los aparatos en servicio se hicieron más pesados estas cubiertas se eliminaron en posteriores conversiones instalando artillería antiaérea sobre ella, o una cubierta de vuelo a lo largo de toda la eslora del buque.

Una foto del HMS Furious donde se ve bien la cubierta de vuelo del hangar:

Los primeros portaaviones

Y ahora desviándome del tema del post, comentar otro detalle curioso relacionado con los portaaviones y que es la serie compuesta por los buques HMS Furious, HMS Glorious y HMS Courageous.

Estos tres buques se empezaron a construir durante la IGM como cruceros de batalla. El crucero de batalla era un tipo especial de acorazado en el que, según teorías de la época que decían que "la mejor coraza es la velocidad", se sacrificaba la protección blindada a cambio de aligerar peso y montar una poderosa maquinaria y artillería. Esto los convertía en buques muy rápidos y artillados, pero muy frágiles ante los impactos de artillería enemiga. La teoría era que si eran rápidos resultaría difícil tocarlos. Esta teoría se vino abajo en la batalla de Jutlandia, cuando 3 cruceros de batalla ingleses desaparecieron en media hora después de recibir cada uno un par de disparos bien centrados por parte de sus equivalentes alemanes, que estaban mucho mejor protegidos .

Bueno, pues nuestros tres amigos eran el paradigma del crucero de batalla. Artillados solo con dos torres simples con cañones de 457mm tenían una coraza casi inexistente con un aparato propulsor muy potente. Sin embargo , en vista del varapalo recibido por los cruceros de batalla ingleses en Jutlandia, el almirantazgo se lo pensó mejor y decidió que quizá no iban por buen camino y que tenían que hacer algo con los tres niños, que si los metían en fregaos les iban a dar pal pelo.. (no se lo aprendieron muy bien porque unos pocos años más tarde el Bismark repitió lo de Jutlandia con otro crucero de batalla : el Hood.... tres andanadas , un pepino de 380 mm en una santabarbara.. y del Hood solo se salvaron 3 hombre )

La popa de crucero de batalla del Furious con la pieza de 457mm (¿a que no se parece al de la foto anterior? .... en la proa ya lleva pista de vuelo.):

Bueno pues, pensando pensando a alguien se le ocurrió que quizá se podía hacer que un avión despegara de un barco que llevara aviones.. y ¡¡ tachán !! se acordaron de nuestros tres amigos y decidieron instalar una cubierta de despegue en la proa del Furious. Nos encontramos entonces que a una de las mayores pifiadas de la historia de la construcción naval acaba teniendo el honor de convertirse en el primer portaviones de la historia. Intervino en la guerra lanzando un raid sobre Alemania con tres aparatos Sopwith Camel .

EL Furious con la cubierta de despegue a proa y artillería a popa:

Lo siguiente fue instalar una cubierta de aterrizaje a popa, porque la configuración anterior tenía el problema de que los aviones eran de un solo uso, ya que despegaban pero no podían aterrizar. Dicha cubierta estaba comunicada con la de despegue de proa por dos estrechos carriles que rodeaban la torre y la chimenea.. que seguía siendo la del crucero de batalla. La chimenea sobre todo generaba turbulencias que afectaban de forma negativa a las operaciones de vuelo, por lo que lo volvieron a modificar instalando una cubierta de vuelo corrida (y la pequeña cubierta de hangar, claro..) y nació el portaviones tal como lo conocemos ahora. Luego vendrían las catapultas, cubiertas oblicuas, despegue vertical , sky jumps, etc... pero eso es otra historia..

El Furious con las dos cubiertas :

y una vista de la cubierta de popa con la red para que los aviones no se la pegaran contra la isla :