El biplano "más elegante jamás construido"

Autor
domingo, 14 de octubre de 2007
Modificado el domingo, 14 de octubre de 2007

Con este título se conoce al que sería el penúltimo de los cazas biplanos de la RAF: El Hawker Fury. (el último fue el Gloster Gladiator).

El origen del Hawker Fury se remonta a la especificación 12.26 del Ministerio del Aire británico. Esta especificación solicitaba el diseño y construcción de un bombardero diurno capaz de alcanzar la velocidad de 160 mph.
Sydney Camm (el padre del Hurricane) se puso a trabajar diseñando un aparato, que sería el Hawker Hart, entorno a una de las ultimas motorizaciones producidas por la Rolls Royce: el Kestrel. En esa época casi todos los aviones de combate usaban motores radiales, por lo que le motor en línea permitió a Camm darle al Hart una aerodinamica que ningún otro contemporaneo suyo podia tener. EL requerimiento se cumplio de sobras, y el Hart no solo superó las 160 mph, si no que llegab a una velocidad máxima de 184 mph. En ese momento el principal interceptor de la RAF era el Bristol Bulldog capaz de una velocidad máxima de 176 mph por lo que la RAF se encontro de repente con ¡¡un bombardero que superaba al más rápido de sus cazas !!

EL armamento del Hart era de 520lb de bombas, una ametralladora Vickers fija disparando hacia adelante y una Lewis en montaje Scarff en la cabina del observador.

La conclusión lógica a al que llego el ministerio del aire fue que si ellos habian conseguido un bombardero tan rápido, cualquier enemigo potencial tambien podria conseguirlo, por lo que era absolutamente imprescindible conseguir un caza capaz de interceptar al propio bombardero. Mientras se desarrollaba se fabricó una solución interina consistente en retirar los lanzabombas del Hart, aumentar la potencia del motor y dotarlo de dos ametralladoras de disparo frontal, además de la del observador. Este avión fue el Hawker Demon, una de las muchas versiones que salieron del Hart. La lista es esta:

Hart --> Bombardero Ligero
Demon --> Caza Biplaza
Audax --> Cooperación con el ejercito (reconocimeinto y enlace)
Osprey --> Reconocimeinto naval (versión con flotadores catapultable desde acorazados y cruceros)
Hardy --> Cooperación con el ejercito para Oriente Medio (reconocimeinto y enlace)
Hind --> Bombardero ligero
Hector --> Cooperación con el ejercito (reconocimeinto y enlace). Se sustituyó el Kestrel por un Napier Dagger

En general varian en al potencia del motor y el armamento.

Estabamos con el Demon. EL concepto de caza biplaza no era nuevo. Se habia usado en la IGM con exitos como el Bristol F2B. Lo que ocurria con el Demon es que la mayor velocidad hacia que el viento dificultara al artillero trasero apuntar correctamente la ametralladora. Para ello se ideó una torrecilla hidraulica que evitara que se tuvier que mover "a brazo" el montaje haciendolo más preciso, permitiendo además dotarla de blindaje protector. Curiosamente la torrecilla era un diseño Frazer-Nash, pero la construcción de los aviones se encargó a la Boulton Paul Ltd. que era la competencia de la Nash en la fabricación de torretas (las Nash eran hidraulicas y las Boulton Paul electricas) . Esta variante se llamó Turret Demon. Aunque la torrecilla añadia peso, este quedaba compensado por una mayor potencia de motor. Un inconveniente secundario era que, cuando la torreta apuntaba a un lado hacia de freno aerodinamico dificultando la punteria de las ametralladoras fijas del morro. La versión con torreta por desgracia fué un éxito, y digo por desgracia porque a la larga ese éxito ocasionaria la muerte de muchos aviadores en la IIGM. La Boulton Paul, animada por el éxito acabaria construyendo una torrecilla electrica con 4 ametralladoras VIckers que se instalaria en muchos bombarderos, pero lamentablemente también en dos aparatos de caza diseñados ex-profeso para ella: El Defiant, diseñado por la misma Boulton Paul , y el Balckburn Roc, su equivalente naval. Sobre el papel estas torretas proporcionaban una potencia de fuego brutal para un caza de la época, pero a la práctica estos aparatos fueron presa fácil para los cazas monoplazas mucho mas ligeros y maniobrables.

la version con torreta

Volviendo al tema... durante todo este tiempo Camm no se ha quedado quieto y trabaja en un caza basado en el Hart, con las mismas lineas pero mas ligero al ser un monoplaza. Armado con dos ametralladoras VIckers fijas en el morro realizó el primer vuelo en 1931 con el nombre de Hawker Hornet. EL aparato superó sin problemas la marca de las 200 mph y el ministerio del aire lo acepto con la condición de que se le cambiara el nombre por el de Fury.. lo que le daba un aire más agresivo.

La velocidad máxima del nuevo avión era de 223 mph. Muy maniobrable y sensible a los mandos también tenía una trepadada de 2400 ft./min. Inmediatamente fue aceptado como interceptor principal sin que pudiera rivalizar con él ningún otro caza en servicio. La RAF lo mantuvo en primera linea hasta 1939 en que fue sustituido por el Gloster Gladiator y el Hawker Hurricane.

Entro en combate durante la IIGM con la Fuerza aérea yugoslava, sufriendo bastantes perdidas puesto que ya no era rival ni siquiera para los Fiat CR.42 italianos

Para finalizar, añadir que el Fuy estaba destinado a equipar a la fuerza aérea española. La República habia adquirido tres modelos de una versión modificada conocida como Hispano Hawker Fury o "Spanish" Fury e iba a fabricarse por CASA para sustituir a los anticuados Nieuport 52. Sin embargo el estallido de la GCE dio al traste con el proyecto. Los tres aparatos vieron bastante acción siendo un rival muy digno de los FIat CR.32.

Uno de ellos era la montura habitual Garcia Lacalle, que acabaria mandando el Grupo 28 (el de los Grumman Delfin) y toda la escuadra de caza al final de la guerra. Este avión quedó dañado en un aterizaje y con sus restos y los de otros que se accidentó contra una línea electrica se construyó otro que acabó capturado por los nacionales.

Comentar que las versiones española y Yugoslava furon las más rápidas de todas, con un máximo de 242 mph, y quizá las más bonitas, gracias a que el tren de aterrizaje se habia modificado, sustituyendo los montantes por uno cantilever, lo que le daba una linea más limpia.

Los Furies españoles..