

El superbombardero "B-32"

Por JOSE MARIA GARCIA ESTECHA

El potente superbombardero *Consolidated B-32*, "Dominador", en acción contra los japoneses en las Filipinas, en Formosa y a lo largo del litoral chino, desde mayo del año 1945 hasta el final de la guerra en el Pacífico, es un avión del mismo tipo que el *Boeing "Superfortaleza" B-29*, y fué la última adición a las innumerables escuadrillas de la Aviación militar norteamericana, a las que se debió que las islas de la metrópoli japonesa conocieran por primera vez la guerra. Los nuevos aparatos llevaron a cabo su primera misión de ataque a las posiciones japonesas de la isla filipina de Luzón el 29 de mayo del pasado año, y posteriormente ampliaron su campo de operaciones al Norte, a medida que iba siendo exigida la presencia de estos bombarderos en el desarrollo de las operaciones militares.

Algo menor que la *Superfortaleza*, el *B-32* es un monoplano tetramotor de bombardeo, de gran radio de acción y velocidad, capaz de transportar grandes cargas de bombas a largas distancias, a velocidades superiores a 480 kilómetros por hora. Tiene una envergadura de 40,5 metros, o sea casi dos menos que la *Superfortaleza*, y la longitud de su fuselaje es de 24,92 metros, es decir, unos cinco menos que su compañero de tipo. Dispone de un portabombas de casi la misma capacidad que el de la *Superfortaleza*, y puede transportar proyectiles mayores que los que resulta posible cargar en los portabombas divididos del otro avión, o una carga formidable de bombas incendiarias o de gran potencia explosiva.

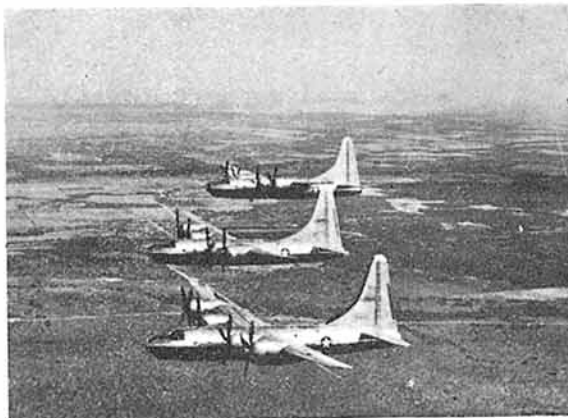
El *Superbombardeo B-32* difiere, sin embargo, en muchos conceptos, de la *Superfortaleza*. En beneficio del armamento y de la capacidad de carga de bombas, ha desaparecido en él la cabina sobrealimentada de la *Superfortaleza*, y los aviones vuelan a alturas normales de cruceo hasta llegar a la proximidad del objetivo, momento en que ganan altura para el bombardeo, usando sus ocho hombres que componen la tripulación caretas de oxígeno en ese breve intervalo de tiempo. También ha desaparecido en el nuevo avión el sistema central de control de fuego de la *Superfortaleza*, pero sus torretas indi-

viduales de ametralladoras han recibido una disposición que les permite concentrar su fuego en cualquier posición.

Nuevos perfeccionamientos.

El *Consolidated B-32* está accionado por cuatro motores Wright "Cyclone" de 18 cilindros, del tipo radial de doble estrella, enfriados por aire, con una potencia cada uno de 2.200 HP. Sus hélices "Curtiss" son las mayores que se han usado hasta ahora, pues tienen un diámetro de 5,08 metros. Son totalmente reversibles, lo que significa que al colocar el control de paso en posición inversa, las hélices ejercen tracción hacia atrás en lugar de atornillarse hacia adelante, obteniéndose así un intenso efecto de frenado, tanto en tierra como en el aire. Ello corta el recorrido de aterrizaje, sin que las ruedas sufran un rozamiento excesivo, como ocurre en otros bombarderos pesados que aterrizan a grandes velocidades y necesitan frenos en el tren para parar el rapidísimo giro de las ruedas. A pesar de su tamaño, las hélices distan del suelo unos 60 centímetros, y el fuselaje mismo tiene sobre el suelo una altura de casi 90.

En el *B-32* se emplea también por vez primera un sincronizador automático para los cuatro motores. Comparando las velocidades de éstos con un rotor principal, se ajusta el paso de las



Tres bombarderos "B-32" durante un vuelo de prácticas.

palas de forma que los cuatro motores giren a la misma velocidad, eliminándose así el ruido desagradable de los motores sin sincronizar y el manejo de las palancas para ponerlos a igual velocidad.

El fuselaje se eleva a una altura de 9,65 metros sobre el suelo; es la característica más notable de este bombardero, y se afirma que proporciona más estabilidad y maniobrabilidad que la obtenida por cualquier aeroplano de tamaño comparable. El tren de aterrizaje es triciclo, completamente retráctil. Las patas principales tienen ruedas de 1,40 metros de diámetro, que se plegan en los alojamientos de las barquillas interiores, y cuyas puertas quedan embutidas para no perjudicar la aerodinamicidad de la línea. La pata de proa, también retráctil, es del tipo de autocentraje, con dos ruedas gemelas de un metro de diámetro, que pueden describir un círculo completo. El amortiguador de cola está provisto de un montante hidráulico totalmente retráctil.

En las barquillas hay cuatro tomas de calor y dos en el fuselaje. Estos calefactores calientan la cabina y bordes de ataque de las alas y la cola, evitando la formación de hielo.

El avión es construido por la Consolidated-Vultee Aircraft Company, la misma Empresa fabricante del famoso bombardero *Consolidated B-24 "Liberator"*. En 1941 se inició el proyecto de los primeros modelos, construyéndose tres, cada uno de ellos modificado con arreglo a las lecciones aprendidas por pilotos de otros aviones en combate. El modelo final quedó terminado en febrero de 1943, y su producción, a la vez que la instalación de la maquinaria necesaria en la fábrica, se inició al mismo tiempo que la de los *Liberators*. El nuevo modelo pasó gradualmente a la cadena de producción, cambio que condujo con el tiempo a la práctica de modificar el avión durante la construcción, a fin de satisfacer las necesidades especiales de combate.

Nuevo Servicio de "taxis" aéreos en España



Un bimotor de la C. A. N. A. en el aeropuerto de Barajas.

Se están realizando en la actualidad vuelos de prueba con el fin de establecer líneas aéreas irregulares por parte de algunas Compañías. La Compañía Auxiliar de la Navegación Aérea (C. A. N. A.) ha sido creada para la explotación de dicho tráfico irregular—taxis aéreos—, según previene el Decreto de 14 de junio último.

Su organización comprende tres secciones, denominadas: Tráfico, Explotación y Vuelos, y actualmente el presidente del Consejo de Administración de la misma es el Duque de Lerma. Cuenta en la actualidad con un reducido

pero selecto personal volante, compuesto de pilotos, radios y mecánicos, así como suficientes organizaciones técnicas de material y comercial—tráfico—, dirigida aquélla por un Ingeniero aeronáutico.

Como material, la C. A. N. A. dispone actualmente de dos aviones en Barajas; un bimotor de ocho pasajeros—que aparece en la fotografía—y un monomotor triplaza; esperando podrá contar próximamente con nueve aviones más, en su mayoría bimotores, que elevarían el número de asientos disponibles por la Compañía hasta 61.