



Avro 504)



Alliot Verdon Roe comenzó en 1907 sus experiencias aeronáuticas, construyendo dos años más tarde el triplano Roe II, que llegó a volar con cierto éxito. En 1912 saca a la luz el E.500, ya provisto de doble mando, y funda un año después la A.V.Roe and Co. Ltd. -pronto conocida como Avro- diseñando al mismo tiempo el famoso modelo 504, derivado del anterior.

Aunque proyectado como avión de reconocimiento y bombardeo, es en su tarea de entrenador en la que el Avro 504 ha de pasar a la historia como uno de los grandes aviones de todos los tiempos. Con planos bilargueros de madera y tela, su prototipo aún tiene el mando de alabeo por torsión, mientras que los aviones de serie llevan ya alerones convencionales. El fuselaje, asimismo de madera y tela, va forrado de contrachapado en su parte delantera. El tren, de tubo de acero, salvo en el patín anticapotaje, que es de madera, lleva amortiguadores de goma.

Llega la Guerra Europea y los Avro 504 del Royal Flying Corps y la Navy británicos son lógicamente movilizados, teniendo uno de ellos la mala fortuna de ser el primer avión aliado que cae abatido, si bien por disparos de la infantería germana, el 22 de agosto de 1914. En noviembre siguiente se toman los Avro cumplida revancha, al derribar con la ametralladora de la que han sido dotados un biplaza Albatros enemigo y bombardear el 21 de ese mismo mes la base de zeppelines de Friedrichshafen, con efectos devastadores para lo que entonces se estilaba, después de recorrer 200 Km. hasta el objetivo.

Aunque utilizado también en 1918 como caza nocturno monoplaza, a partir de 1915 es empleado casi exclusivamente como entrenador, misión en la que marca la pauta de lo que ha de ser la clásica enseñanza primaria hasta después de la Segunda Guerra Mundial. Su robustez, sencillez de construcción y reparación, y sensibilidad en vuelo, hacen de él un magnífico avión de escuela, siendo precisamente esta sensibilidad, sobre todo en el mando de dirección, la que impide que el alumno pueda confiarse en ningún momento, y hace que realmente aprenda.



Durante la contienda se fabrican 8.340 en muy diversas versiones, especialmente la popular Avro 504K, dotada con motor rotativo Gnôme, Le Rhône o Clerget, y después de ella casi otros 2.000, muchos de ellos Avro 504N, ya sin el patín delantero y dotados de motor A.S. "Lynx" fijo. Entre los múltiples alumnos que en él se hicieron, se cuenta el Príncipe Alberto, llamado a ser Rey Jorge VI de Inglaterra. Fabricado bajo licencia en cinco países -en Japón hasta 1940- vuela con los colores de unos cuarenta, permaneciendo en servicio con la RAF hasta 1933 y en la aviación tailandesa hasta 1945! Durante los años veinte y treinta, multitud de ellos son adquiridos por civiles de los "stocks" de guerra y empleados en escuela, bautismos del aire o exhibiciones acrobáticas, y aún transformados en pequeños transportes, aptos para un máximo de hasta cinco pasajeros.

El 15 de septiembre de 1919 y pilotado por un inglés llamado Truelove, llega a Cuatro Vientos un Avro 504K, que la casa constructora regala al Rey D. Alfonso XIII. Cedido a su vez por el soberano a nuestra Aeronáutica Militar, este avión, apodado "El Estanco" por los colores nacionales con los que estaba profusamente decorado, fue el primero de los muchos "Avros" luego adquiridos en varias remesas, hasta completar un total de aproximadamente medio centenar. A partir de 1920, comenzaron a formarse en ellos la mayoría de nuestros pilotos, que pasaron de los arcaicos Farman a estos esplendidos entrenadores, por cierto no sin algunos traumas, debidos precisamente a su modernidad.

Avro 504 de la Aeronáutica Naval. [Azaola]



Entre los pilotos que con los Avro vinieron, destacó el mencionado Reginald Truelove ("Trulo" para los hispanos) un tipo desgarrado, simpático y de extraordinaria habilidad, cuya clásica notificación de "suelta" al alumno era ".Hashecho testamento?..." Igualmente dejaron grata huella entre los profesores que luego le sustituyeron, los tenientes Alejandro Gómez Spencer y José

Rodríguez Díaz de Lecea.



Generalmente equipados con motores Le Rhône de 80 ó 110 HP, estos aviones fueron entrenadores “standard” de nuestra aviación militar hasta 1930, pero aún en 1934 cumplía alguno su cometido en la escuela de Alcalá. De aquella época es la promoción de pilotos de “los cien” del año 1920: Ramón Franco, Eduardo González Gallarza, M. Estévez, Loriga, R. Llorente, Gómez Spencer, Hidalgo de Cisneros...etc

Doce prestaron servicio con matrícula civil, cinco de ellos en manos de particulares y probablemente procedentes de la Aeronáutica Militar, mientras que otros siete eran comprados en Inglaterra por la Compañía Española de Aviación (CEA) de Albacete, dotados éstos con el Clerget de 130 HP.

También nuestra Aeronáutica Naval tuvo en servicio alrededor de una veintena de Avros, alguno equipado con flotadores. Cuando llegó la guerra civil, un corto número de ellos, así como también alguno de la CEA, permanecía aún en vuelo, manteniéndose en activo con la escuela republicana de Alcantarilla incluso hasta mediada aquella.

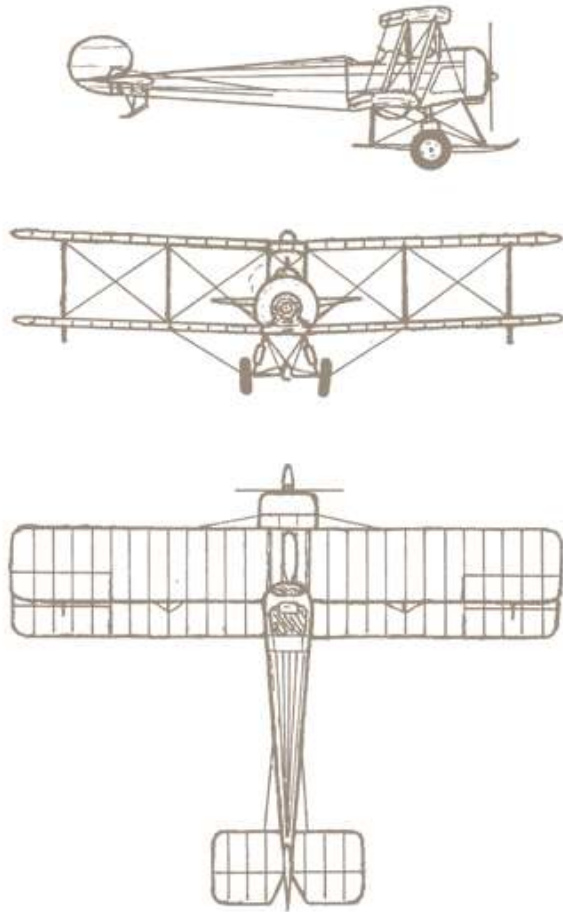
Hay que destacar como hitos de esta avion que en 1924 y 1925 dos ejemplares fueron convertidos en autogiros C-6 por la Aviación Militar con el objetivo de facilitar a Juan de la Cierva el desarrollo de su invento. El piloto Loriga realizó un vuelo desde Cuatro Vientos a Getafe en diciembre 1924 e el citado C6.

El propio Juan de la Cierva atravesó el Canal de la Mancha el 18-08-1928 con un C-8 construido sobre un Avro 504. Motor le Rhône 9J de 110 Hp.

Siete décadas más tarde, un Avro 504K es de igual modo mantenido en condiciones de vuelo por la Shuttleworth Collection británica, y otro igual, admirablemente reproducido, puede contemplarse en el Museo del Aire de Cuatro Vientos.



Avro 504



Motor: Rhône 9J de 110 HP

Envergadura: 10,97 m

Longitud: 8,97 m

Velocidad máxima: 160 Km/h

Velocidad de crucero: 127-110 Km/h

Velocidad mínima: 64 Km/h

Techo: 4.400 m

autonomía: 420 Km

Acomodo: Biplaza

Peso vacío: 558 Kg

Peso total: 830 Kg

Primer vuelo: Julio de 1913