



De Havilland 82 Tiger Moth



“En la secuencia de los biplanos “Moth”, el DH 60T “Moth Trainer”, es quien da lugar al que habría de ser el más distinguido miembro de toda la familia; el DH 82 “Tiger Moth”.

Destinado específicamente al entrenamiento, el DH 82 difiere del anterior principalmente en los planos, cuya parte central es adelantada, con el fin de proporcionar al instructor, en caso necesario, una más fácil vía de escape. Para compensar este

avance y no crear problemas con el centro de gravedad, los planos tienen ahora una perceptible flecha, as. como mayor decalaje.

Básicamente igual en lo demás, tiene estructura de tubo de acero en el fuselaje y madera en los planos, estando entelado todo el conjunto. En febrero de 1932 entra en servicio con el Training Command de la RAF, y con él permanece como entrenador elemental “standard” durante casi veinte años, ya que los últimos no son retirados hasta 1951.

Sensible y placentero en vuelo, aunque con mandos de respuesta un tanto ralentizada, es muy adecuado para la acrobacia, y si como muestra puede valer un botón, diremos que el 25 de julio de 1934, vigésimo quinto aniversario del vuelo de Blériot a través del Canal de la Mancha el piloto Geoffrey Tyson realiza el número -entonces tan en boga- de recoger un pañuelo depositado en el suelo con un pequeño gancho situado en el plano de su avioneta... .pero volando ésta en invertido!

Durante la Guerra Mundial, la “Tiger Moth” es el avión con el que aprende a volar la casi totalidad de los pilotos, no ya sólo británicos, sino de la Commonwealth entera, y en todos deja un recuerdo imborrable. A partir de 1947, comienzan a ser dadas de baja en la RAF y a inundar los aeroclubs de las islas británicas, pasando también unas docenas al continente. Hoy en día, de las más de ocho mil que fueron fabricadas en diversos países, incluyendo al vecino Portugal, aún permanecen por fortuna en vuelo buen número de ellas desperdigadas por todo el mundo.



Traídas por un grupo que manda el Capitán José Ibarra Montis, en diciembre de 1933 llegan a España las cinco primeras DH 82, que son inicialmente destinadas a la escuela de Alcalá. Pasan acto seguido a constituir -junto con algún Breguet XIX- la dotación principal de la Aeronáutica Militar en el recién ocupado Territorio de Ifni, estableciendo allí un servicio de enlace y correo con Cabo Juby y Hagunía, en el Sáhara Español, y Agadir y Tiliuin, en el África Occidental Francesa. Repatriadas a la Península poco antes de comenzar la guerra, sirven durante la misma bajo el código EP en las escuelas gubernamentales, junto a por lo menos otras catorce adquiridas en Inglaterra por medio de la ficticia “Société Francaise des Transports Aeriens” (SFTA).

Con la llegada de la paz, las doce DH 82 supervivientes son englobadas bajo el famoso número 30, y a partir de los años cuarenta van siendo entregadas a diferentes aeroclubs. En ellos, o transferidas a particulares -otra es adquirida en 1956 por el entonces Teniente Coronel D. Gonzalo Hevia- no es su permanencia entre nosotros tan larga como hubiera sido de desear, pues las últimas “Tiger” españolas, propiedad de la Subsecretaría de Aviación Civil, son dadas de baja en 1963.

Muestra del trajín de las “Tiger Moth” españolas es esta EC-AFM, que tras de sobrevivir a la guerra civil, pasar por dos números de código militar y cuatro distintos aeroclubs en la posguerra, acabó sus días en 1971, víctima de la clásica “zanja traidora”. [Azaola]



No obstante, una de ellas (ex 30-162 del Ejército del Aire) es restaurada en la Maestranza Aérea de Logroño y utilizada a partir de 1967 en la escuela del Aero Club de San Sebastián, donde vuela activamente hasta el verano de 1971.

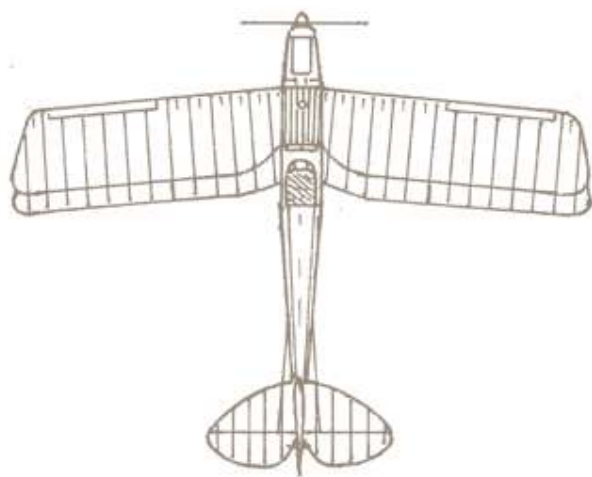
Por esas fechas, un aciago día termina los suyos en Pamplona, cuando, pilotada por el popular Elías Eguiguren, se encuentra al aterrizar una traidora y no señalizada zanja, que, además de arrebatarle el tren, ocasiona la rotura de los planos. De muy difícil y costosa reparación, sus restos fueron vendidos a un “fanatique” francés.

Tras muchos años de trabajos y problemas, un controlador de vuelo y piloto, José Antonio Chicharro, restaura en España e Inglaterra una de las DH-82, al parecer procedentes de la SFTA francesa y ex 30-116 del Ejército del Aire, consiguiendo en marzo del 1996 rematricularla con su



antigua identificación civil EC-AIU, para volarla en la actualidad, junto a otros aviones clásicos de su propiedad, por tierras de Cataluña, donde Chicharro lleva tiempo destinado.”

De Havilland 82 Tiger Moth



Motor: DH Gipsy Major de 130 HP

Envergadura: 8,95 m

Longitud: 7,32 m

Velocidad máxima: 175 Km/h

Velocidad de crucero: 146-135 Km/h

Velocidad mínima: 69 Km/h

Techo máx./operativo: 5.185/4.150 m

autonomía: 400 Km

Acomodo: Biplaza

Peso vacío: 488 Kg

Peso total: 829 Kg

Primer vuelo: 26 de octubre de 1931

Texto sacado del libro

Aviones Españoles del siglo XX

Autor:

Jaime Velarde Silió

Edición:

Fundación Infante de Orleans