



HISPANO AVIACIÓN HA-1112 M1L "Buchón" / HISPANO AVIACIÓN HA-1112 K1L "Tripala"



Los Hispano Aviación HA-1109 y HA-1112 fueron desarrollos del Messerschmitt Bf 109G-2, realizados en España después de la Guerra Civil española.

En 1942 el gobierno de Franco se decidió por adquirir a Alemania la licencia de construcción del Messerschmitt Bf-109 G-2. Esta, según los acuerdos, enviaría 25 ejemplares desmontados que servirían de referencia a los ingenieros

españoles.

Sin embargo, por azares de una guerra que cada vez se estaba haciendo más cuesta arriba a los alemanes, con ataques a las redes ferroviarias, solo llegaron a España el primer envío (de dos previstos). En España solo se pudo recibir las células de los aviones, quedando sin recibir, los empenajes de cola, alas, motores y armamento. Hubo que improvisar y recurrir al motor Hispano-Suiza 12Z-89 de 1.300 CV, poniendo en vuelo el primer aparato en 1945 con el nombre de HA-1109 J1L.

A este le siguieron los otros 24 aviones recibidos, que no volaron operacionalmente debido a las malas cualidades de las que dieron signo. Uno de los problemas que tuvieron que resolver fue el giro a izquierdas del motor Hispano Suiza, contrario al del Daimler Benz, lo que obligó a modificar la incidencia del timón de dirección para contrarrestar el par. España intentó por todos los medios conseguir motores Daimler-Benz DB605 tras la guerra, pero le fue imposible debido al bloqueo al que las naciones aliadas sometieron a la dictadura franquista.

Estos aviones volarían brevemente con el Escuadrón de Experimentación en Vuelo, con la Escuela de Caza de Morón y el Escuadrón nº 23 de Reus. En 1951 se construye el HA-1112 K1L, con motor Hispano Suiza 12Z-17. Iba armado con dos cañones HS 404 de 20 mm y 8 cohetes. En total 65 aparatos de los 200 previstos, de los cuales, 25 eran conversiones de los HA 1109 K1L. Fueron conocidos como "Tripala" por su hélice tripala DH Hydromatic. En 1958 se dieron de baja, pero antes participaron en el rodaje de la película "La Estrella de África".



Sin embargo, el salto definitivo lo dio en 1954 cuando entra en servicio el HA-1112 M1L, que fue motorizado con motores Rolls-Royce Merlin 500/45 de 12 cilindros en V con 1.600 CV de potencia. Este nuevo motor, mucho más potente, tenía difícil entrada en el fuselaje heredado del Bf-109, por lo que hubo que rediseñar el morro para dar alojamiento al motor. Esto dio lugar a un característico buche que le dio el sobrenombre de "Buchón". De nuevo vuelve el problema del sentido de giro del motor que ahora es contrario al Hispano Suiza, obligando a rectificar lo previamente rectificado. En total se fabricaron 170 unidades. El avión es difícil en el suelo por su estrecho tren de aterrizaje y la elevada potencia del motor, pero excelente en el aire.

No deja de ser irónico que el RR Merlin equipase al Spitfire, enemigo acérrimo del Messerschmitt Bf-109 durante la 2GM y que, en posguerra, cualidades de ambos enemigos quedasen fusionados en este descendiente del Bf-109G. Llevaba una hélice cuatripala Rotol, también de procedencia inglesa. Se construyeron 172 aviones, algunos de ellos, conversiones de los HA-1112 M1L, que prestaron servicio entre 1954 y 1965. Dotarían el Ala 7 y 47 de El Coper y Tablada respectivamente, siendo destinados en la base aérea de Gando y El Aiún, desde donde serían utilizados en la guerra del Ifni entre 1957 y 1958 como avión de ataque a tierra. Su denominación militar en el Ejército del Aire era C-4K.

Dada la estrechez de la cabina se decía que el piloto en vez de meterse en ella "se calzaba" el avión como quien se calza un zapato. Claro que el término "calzarse" también tiene el sentido de romper, destrozar, destruir... y en ese sentido también se calzaron bastantes. Dos expertos pilotos del escuadrón se dirigían una mañana hacia la línea de aviones y uno le comentó al otro: "Hay que ver, con la cantidad de aviones que rompemos y parece que cada vez hay más". Otra anécdota en el mismo sentido eran las tradicionales palabras de uno de los instructores a su pupilo en el delicado momento de darle la suelta: "Si lo rompes, que lo romperás, no te preocupes, tenemos muchos". Y aún otra con nombre propio que surgió cuando el veterano capitán Francisco Meseguer se cargó su cuarto o quinto Messer y a alguien se le ocurrió la lapidaria frase: "Messerschmitt los construye y Meseguer los destruye". La frase adquirió rápida popularidad y quedó para la historia.

Primer vuelo del "Buchón". El 29 de diciembre de 1954 realiza su vuelo inaugural el Hispano Aviación 1112 en Sevilla, a los mandos del capitán Fernando de Juan Valiente. Este avión será denominado C.4K en el Ejército del Aire, aunque para la historia será conocido como "Buchón".



Así fue bautizado debido a lo abultado de su morro al incorporarle el motor Rolls Royce Merlin. Este aparato resulta de acoplar este motor británico a la célula de un Messerschmitt Bf-109G2 que fabrica la Hispano aviación en Sevilla con patente alemana. Se fabricaron un total de 172 "Buchones"

Los últimos fueron entregados en 1961 y en 1965 fueron oficialmente dados de baja, pero... en 1969 una productora británica rodó "la Batalla de Inglaterra" y los Messer 109F que aparecen en escena son, en realidad Buchones pilotados por pilotos del Ejército del Aire que tan espectacularmente cumplieron su tarea que al mismísimo ya anciano Lord Hugh Dowding, Comandante en jefe del Fighter Command durante aquella épica batalla, le hicieron exclamar: "Si la Luftwaffe en 1940 hubiera contado con dos docenas de pilotos como estos, nos hubiera resultado mucho más difícil salir victoriosos". El propio as de la RAF Peter Townsend quedó hondamente impresionado al ver como volaban aquellos ex-integrantes del ala 7. El mismísimo Adolf Galland no podía reprimir sus comentarios de sorpresa y admiración y ante la despedida (patrulla acrobática) no pudo por menos de echarse las manos a la cabeza y exclamar: ¡Es la primera vez que veo una cosa así... patrullas acrobáticas con Messer!

Los motores de Hispano Suiza para el Messer:

Motor Hispano-Suiza 89-12Z.

El 12Z, designado Tipo 89 por la compañía, fue la evolución final de la serie de motores de aviones Hispano-Suiza V-12. El modelo Z acababa de entrar en producción cuando Francia cayó ante los alemanes durante la Segunda Guerra Mundial. Se produjo una pequeña cantidad durante la guerra, pero el gobierno de ocupación alemán no permitió que comenzara la producción a gran escala. Después de la guerra, se construyeron

En 1939 y se ajustaron al avión de combate de primera línea de la Fuerza Aérea Francesa, el M.S.410 y el D.520, creando el M.S.450 y el D.524 respectivamente. La producción del modelo principal, el 12Z-17, apenas estaba comenzando en el momento del armisticio. La producción se realizó en las fábricas españolas de Hispano-Suiza y fueron utilizados en los primeros Hispano Aviación HA-1112.

Después de la guerra, una nueva versión ajustada para funcionar con combustible de 92 octanos, en oposición a los 100/130 de los -17, se construyó en números limitados como 12Z-89. La



relación de compresión se elevó levemente a 7:1, pero con el combustible de menor grado, la potencia se redujo ligeramente a 1,280 hp a 2,600 rpm (1,479 hp máximo despegue). Aparentemente, estos motores tenían el mismo tipo de problemas de confiabilidad que los primeros 17 fabricados en España, y el tipo 89 nunca entró en producción.

Variantes:

-12Z-1: La versión inicial del motor utilizado para el desarrollo.

-12Z-17: pico de desarrollo en el momento de la caída de Francia en mayo de 1940

-12Z-89: El desarrollo de la posguerra, no tuvo éxito

Modelo	Motor	Armamento	Hélice
HA-1109 JL	HS 89 12-Z	Motor cañón	Escher-Wyss
HA-1109 K1L	HS 89 12-Z-17 (o 12-Z-M)	sin armamento	De Havilland
HA-1109 K2L	HS 89 12-Z-17	2 cañones 12,7 + 8 cohetes	De Havilland
HA-1109 K3L	HS 89 12-Z-17	8 cohetes (prototipo)	De Havilland
HA-1109 K4L	HS 89 12-Z-17	2 cañones en góndola	De Havilland
HA-1109 M1L	RR Merlin 500/45	sin armamento	Rotol
HA-1109 M2L	RR Merlin 500/45	2 cañones 12,7 + 8 cohetes	Rotol
HA-1109 M3L	RR Merlin 500/45	8 cohetes	Rotol
Modelo	Motor	Configuración	
HA-1110 K1L	HS-89-12-Z-M	Prototipo biplaza	
HA-1110 M1L	RR Merlin 500/45	Biplazas K transformados	
HA-1111 K1L	HS-89-12-Z-M (12-Z-17)	Con depósitos auxiliares en extremos alas	
HA-1112 K1L	HS-89-12-Z-M (12-Z-17)	2 cañones HS-804 +8 cohetes Oerlikon de 80 mm	
HA-1112 M1L	RR Merlin 500/45	2 cañones HS-804 +8 cohetes Oerlikon de 80 mm	

Los biplazas tuvieron doble denominación. Primero HA- 1110 K1L y luego HA-1112 M4L
El 1L se refiere a variante 1 y armamento estándar de cañones y cohetes

1109 J1L	HS 89 12Z	25		
1109 K1L	HS 89 12Z-17/M			
1110 K1L	HS 89 12Z-17/M	2		Biplaza
1112 K1L	HS 89 12Z-17/M	65	2Hs-404 + 8 cohetes	
1112 M1L	Merlin	170	2Hs-404 + 8 cohetes	
1112 M4L	Merlin			Biplaza



La familia MESSERSCHMITT 109 en España

El Messer-109 fue el caza fabricado en mayor número y el que más victorias obtuvo durante la WW-II.

Bf-109 V1.- El prototipo, motor Rolls-Royce “Kestrel” (700 Hp) por retraso en la entrega del Junkers Jumo. 1er vuelo mayo del 35. En plena experimentación del caza llegan a España los prototipos V3, 4, 5 y 6 (finales del 36, principios del 37) (El V4 fue volado por Hannes Trautlof.

Bf-109 B.- Motor Junkers Jumo 210 de 720 Hp. Hélice bipala.

Sustituyen a los He-51 y Arado 68. Febrero de 1937. Poco después comienzan a llegar los **B2** que sustituyen la hélice de madera por metálica de paso variable. Al mando estuvo Günter Lützow. Volados casi siempre por alemanes fue Werner Mölders el máximo as con 14 derribos. En 1938 comenzaron a ser volados por españoles.

Desglose de los 109 recibidos:

- 4 prototipos
- 39 Bf-109 B
- 5 Bf-109 C
- 36 Bf-109 D

Sobrevivieron 34, muchos de ellos en estado lamentable.

Messerschmitt Me-109-E “Emil”. - Motor Daimler-Benz 601 de 1.100 CV. Hélice tripala. 2 cañones de 20mm y dos ametralladoras de 7,7.

En diciembre del 38 llegaron los primeros “Emil” al puerto de Vigo. Ya casi no quedaba labor de “caza” y se usaron en ataque a tierra. Sin embargo, uno de ellos fue sorprendentemente derribado por el “as” republicano José Falcó con un I-15 “Chato”.

Se recibieron 45 que estuvieron en servicio hasta 1955.

Messerschmitt Me-109-F “Zacuto” “Friedrich”. - Motor Daimler-Benz 601-E de 1.350 CV. Hélice tripala. Un cañón de 20mm en el buje y dos ametralladoras de 7,7 en el capó.

En mayo del 43 aterrizaron en Reus 14 Me-109 F4 (eran 15 pero uno hizo un aterrizaje forzoso junto a Tours, Francia.

Sirvió en las escuelas de caza para entrenamiento de los pilotos que iban a la División Azul y finalizada esta, permanecieron en Reus para defensa de la frontera. Causaron baja en 1955.

Antonio Utrilla