



BÜCKER 133 “Jungmeister”



Uno de los aviones acrobáticos más famoso de todos los tiempos es la Bucker BÜ-133 “Jungmeister” monoplaza derivado del biplaza de escuela Bucker Bü-131 “Jungmann”. La hermana pequeña del popular “hombre joven” nació con unas cualidades acrobáticas excepcionales, por lo que durante muchos años se mantuvo en primera línea en esta

actividad deportiva.

El gran éxito obtenido por la “Jungmann”, avión que enseñó a volar a gran parte de los pilotos de combate alemanes de la Segunda Guerra Mundial, propició el desarrollo de una versión monoplaza, de tamaño más pequeño, pero con motor de mayor potencia, con lo que se optimizaría su capacidad acrobática. El resultado fue el esperado y con la instalación de un potente motor Siemens de 160 HP, su capacidad acrobática se vio muy incrementada y la relación peso-potencia la hizo muy competitiva. La Jungmeister tuvo un destacado papel como vehículo de propaganda nazi en los Juegos Olímpicos de Berlín de 1936, en los que realizó magnificas exhibiciones ante el público.

El primer prototipo sin embargo fue equipado con un motor lineal de seis cilindros Hirth HM 506 de 140 CV.

Voló por primera vez el 21 de agosto de 1935, a los mandos de la piloto de pruebas de la firma Luise Hoffmann, la primera mujer piloto de pruebas en Alemania. El avión mostró una "agilidad asombrosa" en su primera aparición pública, el Campeonato Internacional de Acrobacia Aeronáutica en agosto de 1936 en Rangsdorf, donde causó sensación la demostración acrobática que sobre ella realizó el conde Otto von Hagenburg. Sin embargo, el ya designado Bü 133A no obtuvo pedidos; sólo se construyeron dos Bü 133B, con una versión de 160 hp del mismo motor Hirth HM506. El principal tipo de producción fue el Bü 133C propulsado por un motor radial de 160 CV Siemens Sh 14A Bramo, que tenía un carenado distintivo y un fuselaje 13 cm más largo, demostró las mismas características acrobáticas que el modelo anterior.



En febrero de 1937 llegó a España la primera Bü-133 de las 21 procedentes de Alemania que sería utilizadas por el bando nacional durante la Guerra Civil. Serían utilizadas como entrenadores avanzados y de combate en la Escuela de Transformación de El Copero. Tres unidades, adquiridas por medio de Francia, serían también operadas por las FARE con base en la Escuela de La Ribera. Ya en la postguerra CASA construyó para la Fuerza Aérea Española 25 ejemplares con el motor lineal Hirth de 160 CV, aunque más tarde fueron remotorizados con el Siemens, con el cual ganaba en maniobrabilidad. Las construidas en España recibieron la denominación CASA 1133 y en el ejército, el numeral 35 que ya venían usando en las procedentes de Alemania. El primer aparato construido por CASA hizo su primer vuelo en mayo de 1941. A partir de 1945 cambiaron su codificación por ES.1 y posterior y definitivamente por E.1 ó E-1B según el tipo de motor.

Su construcción es la ya clásica, con el fuselaje en tubo de acero recubierto de tela excepto en su parte anterior que es chapa metálica. Las alas son de madera con alerones en ambos planos. Los empenajes son de tubo de acero y revestimiento de tela con la deriva y el estabilizador horizontal arriostrados. El tren de aterrizaje lleva amortiguadores oleoneumáticos con rueda de cola orientable.

En su época, se ganó la fama de ser el mejor avión acrobático del mundo, llegándose a construir más de quinientos en Alemania, y otros cincuenta en Suiza, además de la serie española ya mencionada.

En la década de los años 50 era muy frecuente presenciar en los festivales aéreos las exhibiciones ofrecidas por los famosos pilotos José Luis Aresti y el Príncipe Cantacuzeno, con este tipo de aviones que lucían la matrícula EC-ALP y EC-AEX respectivamente.

La Fundación Infante de Orleans FIO, cuenta en su flota con el Bü-133 Jungmeister de J.L. Aresti EC-ALP pilotada habitualmente por su hijo Felipe Aresti.



Bücker 133 Jungmeister

Motor: Siemens Sh.14A de 160 HP

Envergadura: 6,60 m.

Longitud: 5,90 m.

Velocidad máxima: 230 Km/h.

Velocidad de crucero: 200 Km/h.

Velocidad mínima: 80 Km/h.

Autonomía: 500 Km.

Peso vacío: 410 Kg.

Texto sacado del libro
Aviones Españoles del siglo XX

Autor:

Jaime Velarde Silió

Edición:

Fundación Infante de Orleans