



North American T.6Texan



El que habría de ser el más famoso entrenador básico de todos los tiempos, tuvo su origen en el NA-16 “Yale”, diseñado por J. Lee Atwood bajo la supervisión de James H. Kildenberger, Director de la recién nacida North American Aviation, de Inglewood (California).

Volado su prototipo en abril de 1935, fue adoptado por el Army Air Corps como BT-9 y

BT-14, fabricándose 517 para este cuerpo y casi otros tantos destinados a la exportación, vendiéndose además su licencia a Suecia, Australia y Japón. De apariencia externa muy semejante a la que habría de tener el “Texan”, llevaba sin embargo tren de aterrizaje fijo y un motor “Whirlwind” de menor potencia y diámetro.

En marzo de 1937, tuvo lugar en Wright Field una competición promovida por el mismo A.A.C, para un entrenador básico de combate. El concurso fue ganado por el NA-26, derivado del “Yale” pero dotado ahora de tren retráctil y motor P&W “Wasp”. Adoptado como BC-1 (Basic Combat) su denominación fue más tarde cambiada por la de AT-6 (Advanced Trainer) y la de fábrica, en interminable sucesión, por las de NA-36, NA-59 etc, hasta llegar a la más universalmente usada de T-6 “Texan”, o SNJ en la U.S.Navy.

En diciembre de 1938, llegan a Inglaterra los primeros de más de seis mil, que con el sobrenombre de “Harvard” prestaran servicio como entrenadores en los diferentes países de la “Commonwealth”. Durante la Guerra Mundial, derivados suyos, como los A-27 de ataque y CA-1 “Wirraway”, combatieron en Filipinas y Nueva Guinea a los japoneses, siendo el “Texan” entrenador básico “standard” de todas las fuerzas aliadas.

En sus diferentes versiones (se pueden contar nada menos que 260 subtipos) se han fabricado, hasta 1954, en que cesó su producción en Canadá., 21.342 descendientes del NA-16 original. De ese total, cerca de 20.000 corresponden propiamente a los T-6. Además de servir en más de



cuarenta fuerzas aéreas y entrenar probablemente a más pilotos que ningún otro tipo de avión, se ha empleado en la postguerra para misiones de policía, que van desde la lucha contra el Mau- Mau en Kenia, hasta combatir a las guerrillas del “Che” Guevara en Bolivia.

De plano bilarguero en su parte central y monolarguero en las semialas exteriores, tiene el fuselaje de tubo de acero, estando todo el conjunto forrado en chapa metálica, salvo en las partes móviles, que van enteladas. El tren, frenos y flaps, son accionados hidráulicamente. Robusto, dócil y ágil, tiene una excelente conjunción de mandos y, aunque noble, no permite descuidos al alumno, siendo por todo ello un avión que realmente enseña a volar.

Embarcados en un transporte de la Marina americana, el 18 de julio del 54 llegan a Santander siete T-6 para el Ejército del Aire, seguidos el siete de agosto por otros quince que lo hacen a bordo del portaaviones “Trípoli”. Serán estos los primeros ejemplares de 201 “Texan” que, a lo largo de 28 años, habrán de lucir en su empenaje la Cruz de San Andrés. Los primeros 120 (T-6D y T-6G* a partes iguales) proceden del Programa de Ayuda Mutua firmado con los americanos el año anterior y, de los 81 restantes, 70 serán comprados a empresas comerciales de EEUU, al igual que, ya en Francia y en 1965, los once que restan.

Llevados en vuelo desde el campo montañas de Parayas hasta su destino final de Matacán, donde se acaba de constituir la Escuela Básica de Pilotos, cuyos futuros instructores son los encargados del traslado, el siguiente mes de septiembre comienza el primer curso a realizar en la base salmantina. Acogidos con entusiasmo, dado el enorme salto de calidad que suponen con respecto a los muy limitados HS-42 que hasta entonces cumplían el mismo cometido a trancas y barrancas, van preparando con procedimientos más al día a los futuros pilotos de reactores o polimotores, hasta que esta pacífica tarea ha de verse en parte alterada cuando el 23 de noviembre del 57 bandas armadas del Istiqlal marroquí atacan el Territorio de Ifni. Ello hace que a toda prisa (y bastante satisfactoriamente) se arme una parte de los T-6D con un par de ametralladoras Breda, bombas ligeras y cohetes.

Los que en la nomenclatura del Ejército del Aire eran hasta entonces E.16 de escuela, pasan en versión monoplaza armada a ser C.6 de caza, y como tales vuelan una docena, entre finales de enero y principios de febrero, hasta El Aaiún, vía Jerez y Sidi Ifni. Desde las pistas de piedra y arena



de la capital saharauí, prestan a las fuerzas de tierra un apoyo mucho más eficaz que el de otros aviones más poderosos, pero menos adecuados para las condiciones que allí imperan, tales como el HA-1112 “Buchón”.

Con el fin de mantener una fuerza permanente en la zona, se forma en Gando (Las Palmas) el Escuadrón 363 de Caza-Bombardeo que, con esporádicos destacamentos en el desierto, según requieran las circunstancias, habrá. de continuar en Canarias hasta la retirada de las fuerzas españolas del Sahara Occidental a finales de 1975.

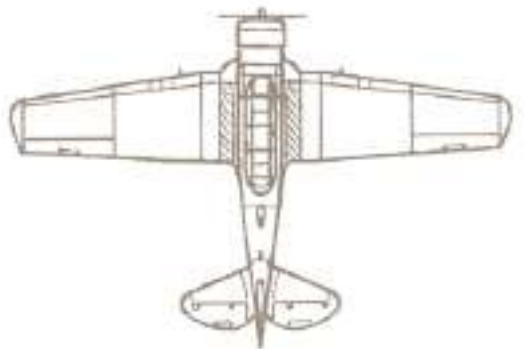
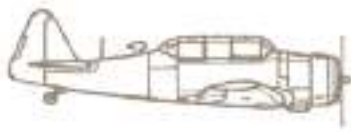
Un reducido grupo de cuatro C.6 prestó de igual modo servicio en Guinea Ecuatorial, donde los aviones llegaron embarcados, con el fin de mostrar una cierta fuerza aérea ante las posibles pretensiones anexionistas de la vecina Nigeria. Por fortuna, desde enero de 1963, en que se formó. la Escuadrilla 89, hasta octubre del 68, en que con la independencia de la antigua colonia terminó. su labor, los Texan españoles se limitaron a patrullar sobre el territorio, sin que fuera necesario, pese a las tensiones que en momentos no faltaron, disparar sus armas.

Como C.6 de ataque o E.16 de escuela, vuelan nuestros T-6 hasta ser finalmente baja en su último destino, la Academia General del Aire, el 30 de junio del 82. A lo largo de estos años, la casi totalidad de nuestros pilotos militares se formaron en este avión, y entre los que más descollaron en él, podemos citar a Liniers, Lanuza, Canales y el inolvidable Gil de Montes.

Múltiples T-6 permanecen en vuelo a través del ancho mundo, contándose por fortuna entre ellos dos de los nuestros, mantenidos en el aire como esenciales componentes de la Fundación Infante de Orleans. En ella, y magistralmente volados por Quique Bueno, Luis Álvarez o Carlos Valle, en cerrada formación con el Beechcraft 18 o el “Saeta”, su majestuoso y cambiante sonido al pasar sobre los aficionados (música de Beethoven) constituye sin duda uno de los principales atractivos de sus exhibiciones mensuales.



North American T-6 Texan



Motor: Pratt & Whitney R.1340 Wasp de 550 HP

Envergadura: 12,81 m

Longitud: 9,00 m

Velocidad máxima: 340 Km/h

Velocidad de crucero: 272-235 Km/h

Velocidad mínima: 100 Km/h

Techo operativo: 7.540 m

Autonomía: 1.400 Km

Tripulación: Dos hombres

Armamento: Dos ametralladoras de 7,7 mm y bombas ligeras o 12 cohetes

Peso vacío: 1.920 Kg

Peso total: 2.542 Kg

Primer vuelo: Principios de 1937

Texto sacado del libro

Aviones Españoles del siglo XX

Autor:

Jaime Velarde Silió

Edición:

Fundación Infante de Orleans