



North American B-25 “Mitchell”



En el EA sólo ha habido un B-25 y fue un “Tipo D” **internado por avería en Nador, en 1944**. En 1948 fue puesto en vuelo (obra de **Fermín Tordesillas**) y se asignó a la **Escuela de Maticán**, donde **sirvió hasta 1953**. Fue dado de baja por falta de repuesto y desguazado.

El ejemplar en exposición es un modelo “J” de 1944 (la variante última y más numerosa de los casi 10.000 B-25 construidos). **Sirvió en la USAAF en diferentes destinos.**

En 1954 se transformó para su uso como avión de entrenamiento avanzado de pilotos de polimotores. **Se eliminó armamento y blindajes** y se instalaron **depósitos de combustible** en la bodega de bombas, más otros cambios de instrumentación, motores y acondicionamiento interior con asientos. Fue redesignado como modelo TB-25N.

En 1959 es vendido y pasa por varios propietarios participando en festivales en América y Europa y **convirtiéndose en estrella de cine**. Interviene en las películas “Hanover street” (La calle del adiós) y en “**Yanks**” compartiendo estrellato con **Richard Gere**.

En 1979 llega a Málaga para participar en el rodaje de la película “**Cuba**”, **junto a Sean Connery**. Durante el rodaje sufrió un percance al **dañarse el borde marginal del ala derecha en una pasada**. Tomó tierra en emergencia, en Málaga y allí quedó abandonado.

Pasa el tiempo y es embargado por impago de tasas del aeropuerto. Se traslada a la Maestranza Aérea de Sevilla y se repara el plano dañado. Tras ello se traslada a la Maestranza Aérea de Madrid donde es pintado con los colores del único B-25D que sirvió en nuestro Ejército del Aire y se incorpora al museo en 1986.

Antonio Utrilla

North American B-25D Mitchell

La North American Aviation, que sólo en 1935 había comenzado sus tareas en la construcción



aeronáutica, fabrica. poco más tarde tres tipos de aeroplano que, cada uno en su clase, habrían de estar a la cabeza de cuantos volaron durante la Segunda Guerra Mundial: el T-6 “Texan”, el B-25 “Mitchell” y el P-51 “Mustang”.

El bombardero se derivaba del prototipo NA-40-1, pilotado el 10 de febrero de 1939 por Paul Balfour en su vuelo inicial, y destruido al estrellarse en el siguiente mes de marzo. No obstante, eran tan grandes las esperanzas en él depositadas y tan amplias sus posibilidades, que los primeros B-25 en volar fueron ya los de preserie. Diferentes en varios aspectos al NA-40, mostraron los primeros “Mitchell” (así llamados como homenaje al Coronel William Mitchell, defensor a ultranza del poderío aéreo americano) una cierta inestabilidad direccional, corregida al eliminar el diedro en los semiplanos exteriores, lo que habría de dar al B-25 el bello aspecto frontal de “gaviota” que le fue tan característico.

Bimotor de ala media y construcción todo metal, como era ya de rigor en un avión americano, empleaba energía hidráulica para el accionamiento de los flaps, tren y frenos, denotando desde sus primeras series tal docilidad, agilidad, versatilidad y eficacia, que habrían de hacer de él el mejor bombardero medio americano de la guerra y uno de los mejores aviones de su época.

Puesto en servicio poco antes del ataque a Pearl Harbour, pronto empieza a combatir en las islas del Pacífico, anotándose en la Nochebuena del mismo año 41 el hundimiento de su primer submarino japonés. Será sin embargo cuatro meses más tarde, cuando el “Mitchell” realice su más pica hazaña; el 18 de abril del 42, dieciséis B-25B, que dirige el Teniente Coronel James H. Doolittle, uno de los más grandes aviadores de la Historia, despegan del portaaviones “Hornet” y bombardean por primera vez la capital del Imperio Nipón, después de un vuelo de más de ochocientas millas, tomando luego tierra sin ayudas y exhaustos de combustible, en las costas orientales de China.

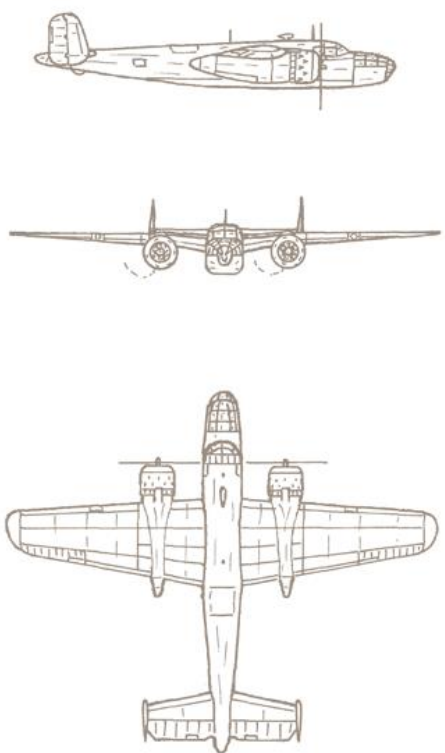
Desde las selvas de Nueva Guinea hasta la estepa rusa, pasando por el espacio aéreo del Reich y los desiertos norteafricanos, actúan los Mitchell en todos los teatros de la guerra, construyéndose en total cerca de 11.000 ejemplares, de las muy similares versiones A, B, C y D, las G y H de “nariz sólida” (es decir, sin el morro acristalado) y finalmente la B-25J, la más fabricada y profusamente armada. Luciendo las escarapelas de casi todos los países aliados, múltiples B-25 permanecen volando en Sudamérica hasta entrados los años setenta, y aún hoy



varios de ellos surcan los aires, en poder de los “coroneles” de la Fuerza Aérea Confederada, o en manos de cualesquiera otros afortunados propietarios. Uno se conserva al aire libre en nuestro Museo del Aire de Cuatro Vientos.

En enero de 1944, un B-25D de la USAAF tomó tierra en emergencia sobre la pista melillense de Nador, donde fue en consecuencia internado. Adquirido más tarde por el ejército del Aire, revisado como buenamente se pudo y trasladado en vuelo a Salamanca por el Teniente Coronel Carlos Pombo Somoza en junio de 1950, fue allí. pilotado con asiduidad por D. Carlos y, de tiempo en tiempo, por los profesores de la Escuela Superior. También fue utilizado ocasionalmente en sus desplazamientos por el Ministro del Aire, General González Gallarza. En 1953 dejó de volar por falta de repuestos, siendo desguazado sin pena ni gloria unos tres años más tarde.

North American B-25D Mitchell



Motor: 2 Pratt & Whitney R.2600 de 1.700 HP

Envergadura: 20,53 m

Longitud: 16,14 m

Velocidad máxima: 470 Km/h

Velocidad de crucero: 338 Km/h

Velocidad mínima: 169 Km/h

Techo de servicio: 6.100 m

Autonomía: 2.400 Km

Tripulación: Cinco hombres

Armamento: 6 ametralladoras de 12,7 mm y 2.360 Kg de bombas

Peso vacío: 9.365 Kg

Peso total: 15.425 Kg

Primer vuelo: 19 de agosto de 1940, el primer B-25; 3 de enero del 42, el B-25D

Texto sacado del libro
Aviones Españoles del siglo XX

Autor:
Jaime Velarde Silió

Edición:
Fundación Infante de Orleans