



Douglas DC-4 (T-4): 1938 / 1946 – 1959 1.200 / 17 + 7 + 14



La denominación *DC-4* fue utilizada por Douglas Aircraft Company durante el desarrollo del *DC-4E*, una **versión cuatrimotor alargada del DC-3**. El *DC-4* buscaba cubrir las necesidades de United Airlines de un **avión de pasajeros de largo alcance**. El *DC-4E* (E de experimental) era un avión para 52 pasajeros con un fuselaje circular de amplia sección y triple timón de cola, similar a la que años después

utilizaría el Lockheed Constellation.

El primer *DC-4E* voló el 7 de junio de 1938 y fue utilizado por United Air Lines en vuelos de prueba, sin embargo, **el estallido de la Segunda Guerra Mundial provocó el desvío de toda la producción hacia la Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos (USAAF)**, recibiendo la denominación **C-54 Skymaster**.

Poseía **notables innovaciones**, como el **tren de aterrizaje triciclo retráctil** con unidades **principales de dos ruedas**, que permitió construir un fuselaje de ancho constante y que, a su vez, facilitó los posteriores alargamientos que derivaron en el DC-6 y el DC-7.

Aunque la **cabina presurizada era opcional**, todos los *DC-4* civiles y *C-54* fueron contruidos sin ella.

La familia *DC-4/C-54* demostró una **gran fiabilidad**.

DC-4 en **1946 llega a Iberia**; *C-54* en **1959 en el Ala 35**

Va impulsado por **cuatro motores Pratt & Whitney R-2000-2SD-13G**, radiales de 14 cilindros en dos estrellas y **1.450 hp** de potencia.

Características generales:

Capacidad: Hasta 86 pasajeros

Velocidad crucero: 365 km/h

Alcance: 3693 km

T4-5 “Vaca Sagrada” cabina en el museo hangar 2.



T4-10 “Choto” preservado entero en el museo.

En el 44 entregado a la US Navy (**Base en Honolulu**).

En el 46 en la USAAF, declarado excedente y pasa a la **Pan American Airways** como “Clipper Berlin” realizando rutas domésticas alemanas.

En el 62 es adquirido por el EA, integrado en el Estado Mayor y destinado al **transporte VIP** junto al T4-5. Fue apodado “El Choto”.

En 1977 fue dado de baja y entregado al museo.

Douglas DC-4Skymaster

El que había de ser base fundamental del transporte aéreo intercontinental del U.S.Army Air Corps en la Segunda Guerra Mundial, bajo la sigla C-54, surgió sin embargo por iniciativa de las líneas aéreas americanas, especialmente United Airlines.

En el lejano 1935, esta compañía somete a la consideración de Douglas Aircraft el proyecto de un equipo dirigido por G.T.Mead. Rediseñado allí por el ingeniero jefe Arthur E. Raymond, el avión va tomando forma a pesar del ya no muy firme respaldo de las líneas aéreas, hasta que en junio del 38 su prototipo DC-4E, de triple timón de dirección (y por entonces el mayor avión del mundo, excepción hecha del “Máximo Gorki” soviético) surca los aires por primera vez, llevando como piloto al probador y Vicepresidente de Douglas, Carl Cover.

El avión vuela bien, pero resulta demasiado grande y complicado para las demandas comerciales del momento, por lo que es vendido a Japón, donde sirve de base técnica para un poco afortunado bombardero pesado de la Marina; el Nakajima G5N “Shinzan”, del que se llegan a construir seis ejemplares.

Basado en el DC-4E, el propio Raymond estudia un transporte más pequeño y sencillo, acorde con las necesidades de las líneas, del que no se construye propiamente un prototipo y cuyo primer ejemplar de serie vuela el 14 de febrero del 42, pilotado por John F. Mart.n. Como dos meses antes los japoneses han atacado en Pearl Harbour, toda la producción es requisada por la Fuerza Aérea, que recibe como el maná este nuevo transporte.



Se trata el C-54 de un aparato convencional en sus sistemas, de construcción toda metálica, salvo los mandos de cola que van recubiertos de tela, y que pronto se revela como una máquina plenamente lograda. Su robustez es admirable y sus cualidades de vuelo óptimas, demostrando gran estabilidad y capacidad para operar en campos pequeños, dada su aptitud para el vuelo lento.

Con su llegada, comienza la operación verdaderamente segura del transporte aéreo. Un dato que demuestra su calidad, es el de que durante la guerra mundial realizó casi 80.000 travesías del Atlántico, con la pérdida de solamente tres aviones. Opera en todos los escenarios y es elegido por Roosevelt y Churchill como transporte personal. Ambos líderes llegaron a la decisiva Conferencia de Yalta a bordo de sendos "Skymaster".

Viene la paz y gran número de C-54 son convertidos en DC-4 civiles, formando la espina dorsal de las comunicaciones aéreas intercontinentales, si bien por poco tiempo, ya que la pronta llegada de los DC-6 y "Constellation" los relega a segunda línea. En total se construyeron 1.165 C-54, 79 DC-4 puramente civiles y 71 "North Star" o "Argonaut" en Canadá., provistos de motores Rolls-Royce "Merlín".

Con la adquisición de los tres primeros DC-4, EC-ACD, ACE y ACF, que llegan respectivamente el 6 de mayo, el 19 de julio y el 17 de agosto de 1946, pilotados los dos primeros por José María Ansaldo y Teodosio Pombo, nuestra Compañía Iberia da un salto decisivo en su categoría internacional, ya que el 22 de septiembre de ese mismo año inaugura experimentalmente la ruta de Madrid a Buenos Aires, que pasa ya a tener carácter fijo a partir del 15 de octubre, siendo la primera línea aérea que en la posguerra une regularmente Europa con Sudamérica, pues la británica BSAAC que le ha precedido, no ha pasado de la fase experimental, con aviones Avro "Lancastrian" aptos para sólo trece pasajeros y totalmente inadecuados para este servicio.

Un total de siete DC-4 vuelan en Iberia durante cerca de veinte años, siendo hasta la llegada de los "Super Constellation" en 1954, el único soporte de nuestras líneas trasatlánticas a Buenos Aires, Caracas, Habana y Méjico, y después de ella, caballo de batalla de los enlaces con Canarias y Baleares, así como de otras líneas internas de la Península. Catorce más han prestado servicio en diversas compañías españolas, tales como Spantax, Aviaco (esta con aviones procedentes de Iberia) y Transeuropa hasta los primeros años setenta, contribuyendo a



la apertura de España al turismo europeo. A lo largo de estas casi tres décadas, los DC-4 de nuestras compañías comerciales consiguen el insuperable “record” de no haber perdido en accidente .ni un solo avión!

Diecisiete C-54 (T.4 en el Ejército del Aire) volaron desde 1959 hasta 1977 con el Ala de Transporte n. 35 y el Grupo de Estado Mayor, ambos basados en Getafe. Hasta la llegada de los “Hércules” en 1973, los C-54 constituyeron en exclusiva el material de transporte pesado de nuestra aviación militar, prestando durante todos esos años un diligente y eficaz servicio, con sus vuelos a bases de la OTAN en Europa, estafetas a Canarias, ayuda humanitaria ante determinadas catástrofes, o en casos de evacuación, como la del Sahara en 1975. Para algunos de estos vuelos especiales, los DC-4 volaron bajo matrícula civil. Lo que no lograron nuestros cuatrimotores “uniformados” fue igualar el grado de seguridad de sus colegas “paisanos”, ya que dos de ellos si se perdieron en accidentes.

Douglas DC-4 Skymaster

Motor: 4 Pratt & Whitney R.2000 Twin Wasp de 1.450 HP

Envergadura: 35,81 m

Longitud: 28,80 m

Velocidad máxima: 450 Km/h

Velocidad de crucero: 394-265 Km/h

Velocidad mínima: 130 Km/h

Techo máx./de servicio: 7.500/6.860 m

Autonomía: 6.800 Km

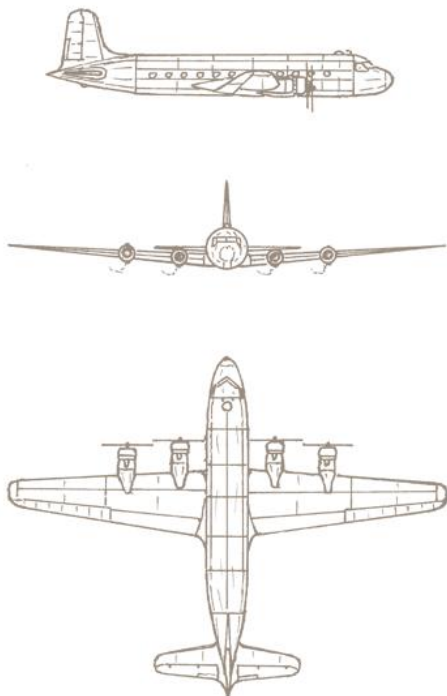
Tripulación: Tres o cuatro hombres

Acomodo: 44-60 pasajeros (hasta 86 en versión “charter”)

Peso vacío: 17.343 Kg

Peso total: 33.122 Kg

Primer vuelo: 7 de junio de 1938, el DC-4E; el 14 de febrero de 1942, el primero de la serie



Texto sacado del libro
Aviones Españoles del siglo XX

Autor:

Jaime Velarde Silió

Edición:

Fundación Infante de Orleans

