De Havilland DH-4



De entre las dinastías aeronáuticas que en el mundo han sido, ninguna supera por méritos propios a la fundada por el diseñador, constructor y piloto Geoffrey de Havilland. Sus primeros modelos, DH-1, DH-2 y este DH-4, del que vamos a tratar, fueron fabricados por la Aircraft Manufacturing Company (Airco) que, desaparecida en la posguerra, daría origen en septiembre de 1920 a la De Havilland Aircraft Co. Hasta su integración en 1960 en el Hawker Siddeley Group, habría de ser ésta la más prolífica fábrica de aviones del Universo.

Construido totalmente en madera y tela, el DH-4 tiene un fuselaje forrado de contrachapado en su parte delantera, con carlingas de tripulantes bien separadas por un depósito de combustible que va situado entre ambas. El plano horizontal de cola es de incidencia variable en vuelo, estando el avión normalmente provisto de doble mando. Equipado inicialmente con el nuevo motor BHP, es pronto dotado del aún más nuevo y notable Rolls-Royce “Eagle”, que entre las muchas que utilizó, habría de ser en el futuro su mejor y más clásica planta propulsora.

Probado en vuelo por su constructor, y en servicio desde comienzos del 17, llega en marzo al frente francés, donde se revela como el mejor bombardero del momento, ya que su robustez y agilidad, unidas a excelentes velocidad y capacidad de ascenso, le permiten eludir fácilmente a la caza enemiga. Entre sus hazañas bélicas, se puede contar el derribo en agosto del 18 del Zeppelín L.70, mandado por el Fregattenkapitan Peter Strasser, jefe supremo de los dirigibles alemanes. Como único defecto, se le puede achacar la mencionada separación entre los tripulantes, que dificultaba su adecuada cooperación durante el combate aéreo.

Los británicos fabrican 1.449 en total, más otros 4.846 que se producen en Estados Unidos con el motor “Liberty”, y unos 2.800 que en la posguerra se fabrican en la URSS, bajo el nombre de R-1 y sin el preceptivo requisito de una patente.

Al llegar la paz, muchos son dedicados en Inglaterra a las escuelas y el servicio civil, incluido el naciente transporte aéreo sobre el Canal de La Mancha, para lo que se transforma en triplaza,

mientras que en Norteamérica se convierte en la base del US Army Air Corps, con el que en versión DH-4B vuela hasta 1932. Es también pieza fundamental en la epopeya del correo aéreo, prestando servicio en el US Mail Service hasta julio del 27. Fue también en Norteamérica pionero del repostado en vuelo, no teniendo sin embargo buen cartel en aquel país, donde llegó. a ser conocido como “flaming coffin”, debido a una evidentemente exagerada tendencia a prenderse fuego en vuelo. Lo que sí se puede afirmar, es que el “standard” de construcción americano en aquellos tiempos, bajaba considerablemente con respecto al británico.

DH-4 “De Havilland Rolls”, sobre la costa africana. [Ejército del Aire]



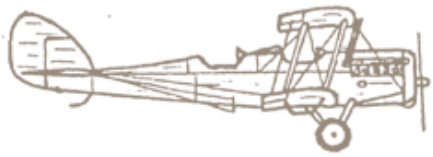
Entre las muchas naciones a las que se exporta figura España, llegando en mayo del 19 los primeros a Cuatro Vientos en viaje de exhibición, a consecuencia del cual son pedidos veinte aviones, probablemente dieciséis DH-4 y cuatro DH-9 con motor Hispano. Hacia finales de ese año se debió formar en el mismo campo la primera escuadrilla de “De Havilland Rolls”, como entre nosotros fueron conocidos, marchando seguidamente a Melilla bajo el mando del Capitán Pío Fernández Mulero. Otros son enviados a Tetuán y Larache, interviniendo en las operaciones que llevaron a la toma de Xauen.

Llega en julio del 21 el Desastre de Annual, y cinco DH-4 que se encontraban en el campo de Zeluán (Melilla) son incendiados el siguiente 4 de agosto por los propios españoles ante el abandono del aeródromo, con el fin de impedir su captura por los moros atacantes. Pronto llueve la generosa ayuda prestada por las diversas provincias en forma de aeroplanos, y con ellos se forma el Grupo Rolls, que entre sus mejores jefes cuenta con el legendario Capitán José Carrillo Durán, tan popular entre sus hombres, que la Unidad es comúnmente conocida como Grupo Carrillo. Con dicho Grupo moriría en acción de guerra y en él ganaría la Medalla Militar, esa condecoración que, materializada en una preciosa joya regalada por sus compañeros, lucía en el uniforme el 11 de junio

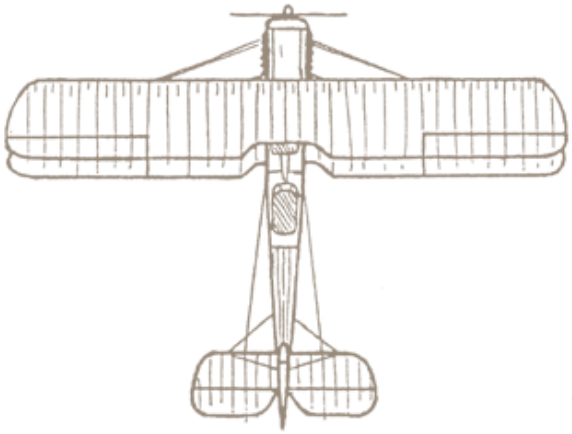
de 1924, durante la visita realizada a España por el Rey Víctor Manuel de Italia, y daría lugar a una famosa anécdota. Despertada la atención del monarca, a su pregunta de ".Quando ha guadagnato il capitano questa bella condecorazzione?" contestaría imperturbable el guasón interpelado: "In illo tempore".

Unos cuarenta y cinco DH-4 volaron con nuestros colores a lo largo de toda la campaña, de los que trece fueron derribados por fuego enemigo, y otros veintiuno se perdieron por causas diversas, debiendo los restantes ser dados de baja al tiempo de la pacificación total del territorio, en 1927.

De Havilland DH-4







Motor: RR Eagle VIII de 375 HP

Envergadura: 12,93 m

Longitud: 9,35 m

Velocidad máxima: 230 Km/h

Velocidad de crucero: 150 Km/h

Velocidad mínima: 89 Km/h

Techo: 6.700 m

autonomía: 700 Km

Armamento: 1-2 ametralladoras Vickers fijas y dos Lewis móviles. 218 Kg de bombas

Acomodo: Biplaza

Peso vacío: 1.085 Kg

Peso total: 1.575 Kg

Primer vuelo: Agosto de 1916