



## AVIONES EN EL CINE: ESCUADRÓN 633



Fotos: [www.airliners.net](http://www.airliners.net), [www.starwars.com](http://www.starwars.com)

**¡Q**ué rabia da ir al cine a ver una película de aviones, y que estos sean producto de un efecto digital! Para los amantes y entendidos de la aviación resulta un poco frustrante ver cómo los aviones de algunas películas modernas no vuelan en la realidad; ni siquiera son maquetas de aeromodelismo. Antes del desarrollo de las técnicas digitales, en la que Industrial Light and Magic (de George Lucas) ha contribuido en gran medida, también se daban situaciones ridículas o incluso cómicas, como el típico mensaje por radio: “TWA 755, ascienda 3587 pies y vire rumbo 429 grados al sur”. Incluso era frecuente encontrar escenas con cabinas de pilotos enormes, como si fuera una sala de estar de cualquier hogar. Actualmente, la inserción de un avión digital en un metraje pierde todo encanto y realismo, como es el caso de *Aviador* (dirigida

por Martin Scorsese y protagonizada por Leonardo di Caprio). Esta gran película en el aspecto aeronáutico es penosa, ¡vaya homenaje para un pionero de la aviación como Howard Hughes!

Afortunadamente, aún se puede encontrar algunos filmes con aviones de verdad, ya sean reales o maquetas a escala. Y en algunas ocasiones es fruto de que, el director, productor o el protagonista principal es piloto en la vida real. Tales son los casos del director Sidney Polack con *Memorias de África* (donde una Tiger Moth sobrevuela el lago Natron), Harrison Ford en *Seis Días y Siete Noches* (pilotando una DHC-2 Beaver), Tom Cruise en su reciente producción *Walkiria* con un Junkers JU-52, ¡ese ángulo de corrección de deriva que lleva *en final* a la pista de aterrizaje delata la utilización de un avión de ver-

dad! Y no digamos de la comedia Aquellos Chalados y sus Locos Cacharros, con modelos autoconstruidos. También en el cine bélico podemos encontrar muchos ejemplos, como en Tora Tora Tora o la Batalla de Midway, con Mitsubishi Zero, PBY-Catalina, etc., o en La Batalla de Inglaterra, donde se puede ver a los pilotos en periodo de instrucción hacer tomas y despegues reales con Spitfire. Hay muchos ejemplos más, pero en posteriores artículos comentaremos otras obras donde aparecen los aviones de verdad.

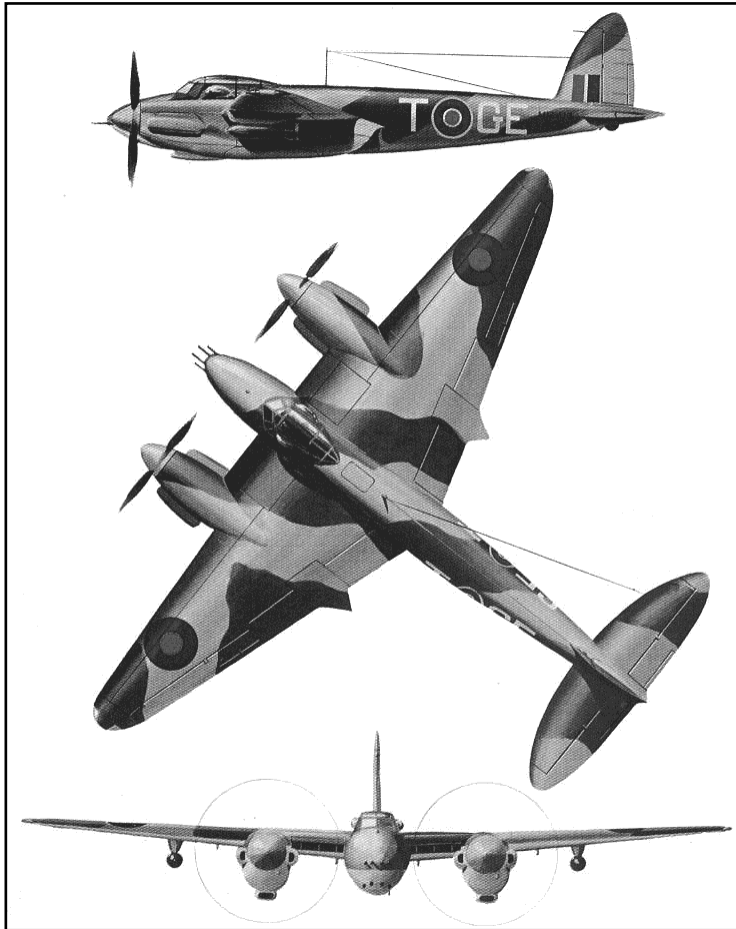
En este que nos ocupa contaremos algunas cosas interesantes de la película Escuadrón 633. La trama es la siguiente. La inteligencia y resistencia noruega informa de que hay una fábrica de combustible para los nuevos misiles alemanes que amenazan Inglaterra en la próxima invasión. El Comandante Roy Grant, un canadiense experto piloto procedente de las acrobacias aéreas, está al mando del Escuadrón británico 633 de bombarderos Mosquito, en un aeródromo de Escocia en 1.944. La difícil misión de destruir la fábrica es encargada a Grant para lo que deben entrenarse ya que el objetivo está dentro de un fiordo fuertemente protegido por artillería antiaérea y consiste en volar una montaña que está sobre la instalación para que ésta quede sepultada. Cuando llega el escuadrón al

fiordo los alemanes los están esperando con una enorme concentración de armas antiaéreas.

Pero vamos a lo interesante de este largometraje. El esquema que utiliza el gran crítico de cine Gerardo Pérez Sánchez (Diario de Avisos, cada viernes, y <http://cineenpantallagrande.blogspot.com/>) para describir las películas, consiste en ofrecer al lector, de forma muy rigurosa, la filmografía del director y los actores principales. Si aplicamos este método descriptivo a lo que más nos gusta de una peli de aviones, y en este caso a Escuadrón 633, descubriremos algunas cosas interesantes del avión que protagoniza esta cinta, el De Havilland Mosquito.

El primer DH 98 Mosquito fue construido en secreto en Salisbury Hall, a unos 8 Km de los talleres Hatfield. Geoffrey de Havilland Jr. efectuó el primer vuelo el 25 de noviembre de 1940. Había estimado que, con el doble de potencia de un Spitfire, el doble de área exterior y más del doble del peso, el Mosquito sería tan rápido como aquél. Nadie en el ministerio del Aire le creyó; quedaron asombrados cuando en las pruebas oficiales, en febrero de 1941, el prototipo alcanzó una velocidad de 631 Km/h, superior en 32 Km/h a la del caza más rápido.





El diseño básico era un monoplano muy aerodinámico, con sus semiplanos trapezoidales de implantación media montados sobre una bodega con capacidad para cuatro bombas de 113 kg. El piloto se sentaba un poco por delante del borde de ataque, en una posición que le permitía abarcar un considerable campo visual, solo estorbado por los carenados de los motores, que se extendían tras los bordes de fuga alares. Prácticamente toda la estructura era de madera.

El ala tenía dos largueros y un recubrimiento en madera terciada (doble en el extradós) con larguerillos de madera de abeto, mientras que el fuselaje estaba hecho en dos mitades (izquierda y derecha) conformadas en moldes de cemento. Estas dos partes eran de estructura compuesta, es decir, madera de balsa entre dos paneles de madera terciada.

Las superficies de mando eran de aleación ligera, con los alerones en recubrimiento metálico y las superficies de cola recubiertas en tela, mientras que los flaps, de accionamiento hidráulico, eran de madera. Los radiadores estaban colocados en el borde de ataque alar, entre los motores y el fuselaje; posición que, en el desarrollo posterior del modelo, permitiría un mayor

empuje en el vuelo de crucero. Otro rasgo inusual era el tren de aterrizaje de patas simples con dos amortiguadores por compresión de caucho. Todos estos conceptos obviaron la necesidad de utilizar maquinaria de precisión para trabajar con metal; el peso total de las piezas metálicas (130 Kg) era mucho menor que en cualquier bimotor militar existente hasta el momento. Además, era más difícil de detectar por el radar en el supuesto caso de que los alemanes estuvieran investigando en ello.





### Referencia para Star Wars

Como otros tantos niños, cuando vi por primera vez La Guerra de las Galaxias con 8 años, me produjo una serie de sentimientos que me dejaron marcados para siempre. Y a pesar de que el crítico de cine, Carlos Pumares, decía en su programa de radio, que las películas que causan una gran impresión de pequeño, no deben ser vistas de adulto porque se puede romper el encanto, yo de mayor sigo viendo la saga de Star Wars. Y tenía parte de razón. Según pude ver cada vez más películas y fue aumentando mi experiencia como cinéfilo, me di cuenta de que la magia que tenía para mi La Guerra de las Galaxias se iba perdiendo. George Lucas nunca ocultó que su primera película, La Guerra de las Galaxias de 1977, estaba plagada de referentes cinematográficos de las más diversas procedencias.

Entre otros, varios personajes proceden directamente de La Fortaleza Escondida (1958) de Kurosawa. El origen de R2-D2 se inspira claramente de los "drones" de Silent Running (1972). La escena en la que Obi-Wan Kenobi le corta la mano a una criatura en la taberna es una referencia directa de Yojimbo (1961). La secuencia en la que Luke vuelve a la granja de sus tíos y la encuentra arrasada es idéntica a otra de Centauros del Desierto (1956). La escena final de la entrega de medallas es un calco toma por toma de una se-



cuencia de El Triunfo de la Voluntad (1935). Incluso el personaje Darth Vader estaba basado en Hakaider, el villano de la serie de televisión nipona Jinz ningen Kikaid (1972), a quien George Lucas había descubierto mientras visitaba Japón un par de años antes. Luego hizo lo mismo con la escena de Indiana Jones arrastrado por el suelo y sujeto a un camión con su látigo, que copió de La Diligencia (1939) de John Ford.



Pero la batalla final sobre la estrella de la muerte, en la que los cazas rebeldes tienen que atacar un blanco que se encuentra al final de un gran surco o trinchera, es una copia de la trama principal de Escuadrón 633. Hasta las torretas que disparan láser son como las que están al principio del fiordo noruego que alberga al final la fábrica de combustible para las bombas volantes.

En cualquier caso, yo sigo viendo Star Wars con el mismo entusiasmo que cuando la vi por primera vez.

David Ortega  
ortega\_d@coit.es

#### **Bibliografía**

Enciclopedia ilustrada de la aviación, varios autores, Editorial Delta. Barcelona 1982-1986.

¡Este rodaje es la guerra! 3ª parte, Juan Tejero, T&B Editores

