

Myasishchev M-4 (Bison)



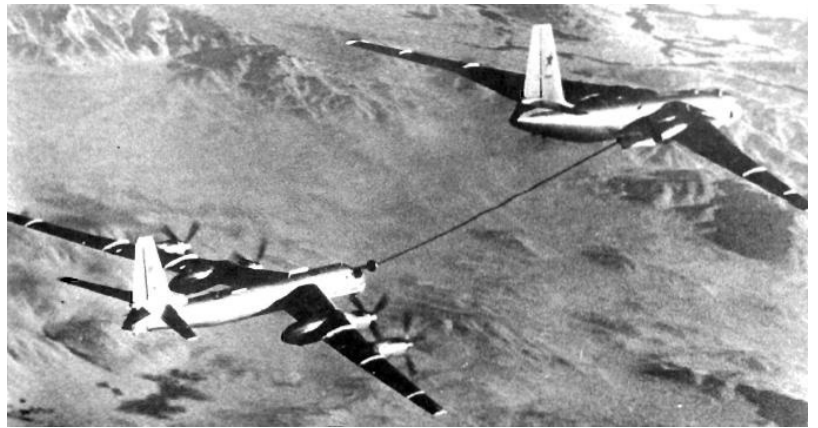
Es este uno de los mastodontes rusos menos conocidos por el gran público aeronáutico. Para el aficionado a la aviación durante la Guerra Fría, hablar de aviones soviéticos de gran tamaño es recordar sobre todo a los majestuosos y míticos **Tupolev Tu-95 Bear**, tantas veces fotografiados durante su interceptación por un cazabombardero de la OTAN sobre las frías aguas del Atlántico Norte.

Quizá fuera porque este enorme turbohélice sí que representaba con peso y músculo, la parte soviética del colmillo de la amenaza de una conflagración nuclear, mientras los norteamericanos cumplimentaban, con colores más vivos en sus armas pero con la misma siniestra posibilidad, la otra parte...

Sin embargo, hubo otros diseños no menos apabullantes que se desarrollaron en los oscuros años posteriores al final de la Segunda Guerra Mundial. Cuando el Telón de Acero cayó, inmisericorde, entre un bloque ganador y otro, inmediatamente (y siguiendo ideas similares que se estaban aplicando en los

Estados Unidos), se planteó la idea de desarrollar lo antes posible un gran bombardero estratégico capaz de atacar en los Estados Unidos y regresar a su punto de partida.

Una idea que estaba anclada en los postulados militares de la conflagración mundial, en la que alemanes y norteamericanos planteaban aviones capaces de hacer un



vuelo trascontinental para descargar sus bombas en las ciudades enemigas. No dio tiempo a que esos proyectos se plasmaran en prototipos o cuanto menos, que entraran en servicio. Pero el avión de gran radio de alcance como arma definitiva siguió adelante.

Por ello, el mismo Stalin encargó a la oficina de diseño de **Vladimir Myasishchev**, un antiguo colaborador de Tupolev y que había sufrido represión y cárcel durante las purgas de 1938, que preparase un proyecto competitivo para la construcción de un avión capaz de llevar una carga bélica de cinco toneladas con una autonomía de doce mil kilómetros y una velocidad máxima de 900 kilómetros por hora. Esta orden fue dada en 1949, y los proyectistas se pusieron inmediatamente manos a la obra.

Cuatro años más tarde el nuevo modelo efectuó su primer vuelo, siendo presentado al público durante la **Gran Parada Militar del 1 de Mayo** de 1954. Verdaderamente se trataba de un avión espectacular. Un enorme monoplano metálico, con unas enormes alas en configuración media y en flecha de más de cincuenta metros de envergadura y cuatro turborreactores encastrados en las raíces alares.

El tren de aterrizaje era muy especial, con dos patas en

tándem situadas en el eje central del fuselaje y dos más pequeñas en los extremos de las alas, que casi rozaban el suelo.

La tripulación ocupaba sus posiciones de morro y cola de forma presurizada. Diez cañones pesados de 23 mm asomaban, por parejas, en cuatro torretas controladas eléctricamente y en una posición adicional a popa. Visto de frente, verdaderamente era un avión amenazador y apabullante.

Precisamente era lo que pretendía mostrar ser: un arma mortífera. Y en realidad no era, sinceramente, por las características del avión en sí, sino por lo que era capaz de portar: el arma atómica. A aquellas alturas, los soviéticos ya habían detonado varias bombas, y la **RDS-3** de plutonio, había sido la primera cuya explosión se produjo tras ser lanzada desde un avión (un bombardero **Tupolev Tu-4**), en octubre de 1951.

Estaba previsto el desarrollo de nuevos motores de alta potencia, pero el retraso de la entrada en servicio de los mismos hizo que el nuevo avión llevara en sus primeros vuelos los ya probados **Mikulin AM-3A**. Precisamente por ello, el M-4, bautizado como **Molot** (Martillo) por los rusos y **Bison** por la OTAN, no alcanzó los requerimientos definidos de autonomía, algo crítico teniendo en cuenta el fin al que iba destinado el modelo, aunque la entrada en servicio se activó durante 1955.

Era esta (Bison A), una versión de bombardeo puro, capaz de portar armas nucleares de caída libre. Debido a esos inconvenientes, y en poco tiempo, se efectuaron mejoras en los siguientes aparatos fabricados, aumentando la capacidad de combustible e instalando motores **Dobrynin VD-7** de más empuje. Esta versión, denominada **M-4/3M/M-6**, o **Bison B** en occidente, contaba además con una proa más pronunciada, capaz de albergar un nuevo radar de localización, ya que se trataba de una variante de reconocimiento estratégico más que de bombardeo puro y duro.

Además, dispuso por primera vez de una sonda de reabastecimiento, lo que le permitía aumentar su autonomía hasta unos respetables 15.400 kilómetros. De todos modos, aquellos motores tampoco alcanzaron su madurez ni una fiabilidad contrastada y los siguientes aparatos montaron los **Mikulin RD-3M-500A**.

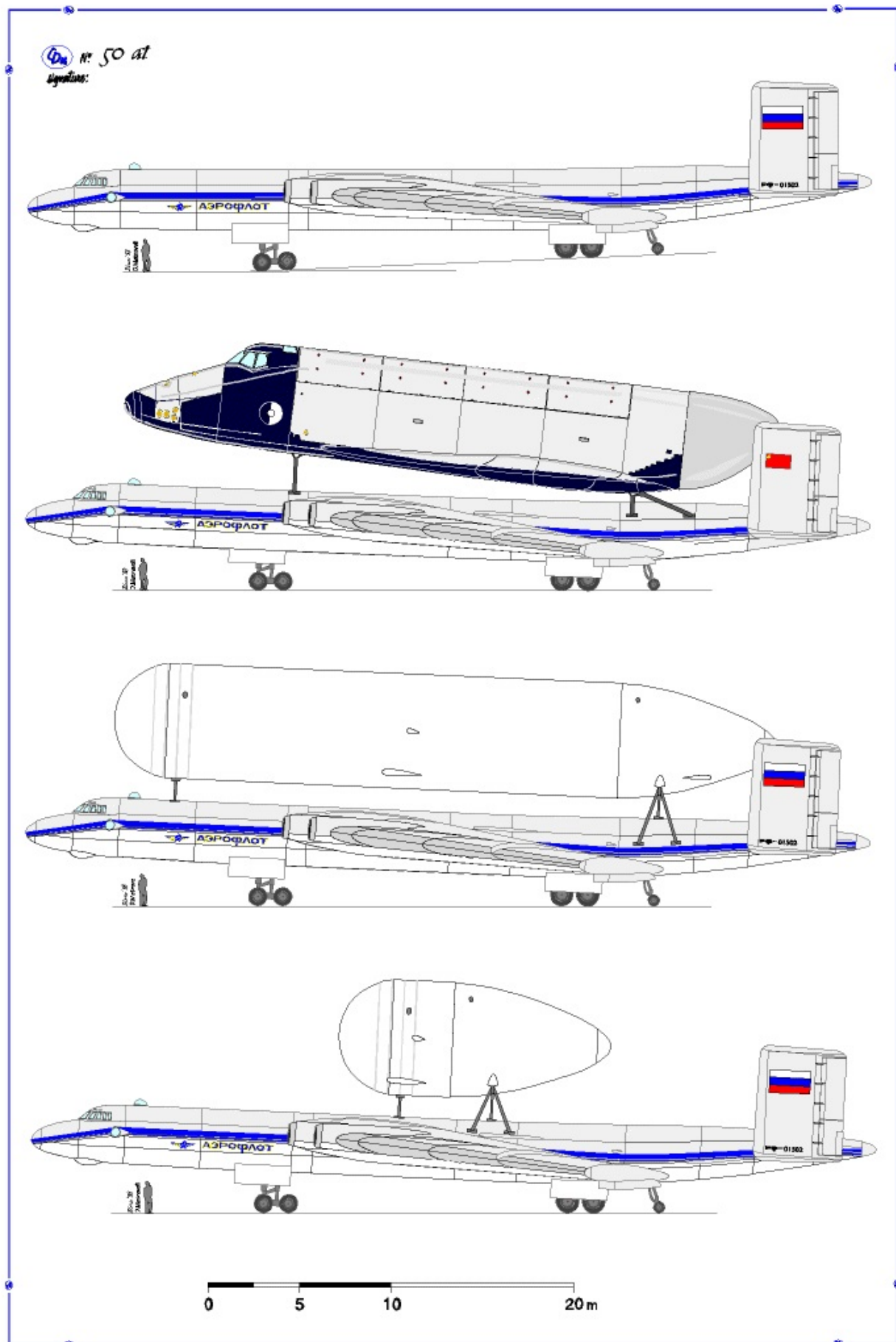
Años después, sobre 1960, apareció la tercera y última versión principal del *Molot* (**Bison C**), con la autonomía mejorada, mayor envergadura, gran parte de su armamento defensivo eliminado, sonda de reabastecimiento acortada y mejores y más eficaces equipos de radar.

Era esta una versión de reconocimiento, aunque capaz de portar distintos tipos de misiles aire/superficie. Poco tiempo después, en 1963, se cerró la cadena de montaje tras la fabricación de 93 ejemplares de todos los tipos. El concepto de bombardero de larga distancia empezaba a quedar obsoleto y ya era sustituido por el misil táctico de largo alcance portado por buques y sobre todo submarinos de ataque, concepto que se mantuvo hasta el final de la Guerra Fría.

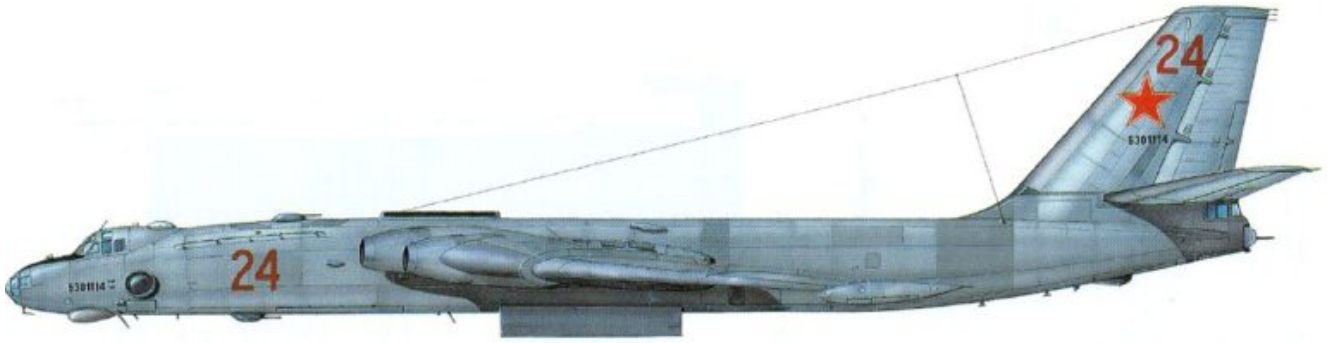
Era necesario readaptar sus cometidos y por ello, algunos de estos enormes dinosaurios fueron reconvertidos a tanqueros añadiendo mangueras extraíbles, y así, como cisternas volantes, acabaron los últimos supervivientes sus días, a mediados de los noventa. A aquellas alturas, los programas de reducción de las fuerzas estratégicas y el colapso del Bloque Soviético terminaron por dejarlos en tierra, pasto de la cizalla en su mayoría.



Un ejemplar fue incluso readaptado para poder transportar sobre su enorme fuselaje componente de gran tamaño del sistema de lanzamiento ***Energiya-Buran*** (el proyecto de transbordador espacial soviético desarrollado como contrapartida al **Transbordador espacial STS** norteamericano), para ser trasladados hasta el **cosmódromo de Baikonur**, en Kazajistán, ya que aún no se encontraba disponible el gigantesco hexarreactor **Antonov An-225**. Denominado **VM-T Atlant**, se le modificó la cola, siendo ahora de tipo bideriva y con dos timones gemelos y se añadieron *pods* sobre el fuselaje para poder fijar las enormes piezas requeridas para el sistema de cohetes ***Energiya*** que llevarían al transbordador espacial ***Buran*** al espacio.



Efectuó su primer vuelo en 1981 y los dos ejemplares fabricados estuvieron en servicio hasta 1989.



Especificaciones Myasishchev Mya-4A (Código OTAN "Bison-A").

- **Origen:** OKB-23 (V. M. Myasishchev Experimental Design Bureau)
- **Planta motriz:** Cuatro turborreactores Mikulin AM-3D de 8.700 kg de empuje unitario.
- **Dimensiones:** Envergadura: 50,48 m. Longitud: 47,20 m. Altura: 14,10 m.
- **Pesos:** Vacío: 79.700 kg. Cargado: 138.500 kg. Máximo al despegue (MTOW): 181.500 kg.
- **Prestaciones:** Velocidad máxima: 947 km/h. Techo de servicio: 13.000 m. Alcance máximo (ferry): 8.100 km. Alcance máximo (combate): 5.600 km.
- **Armamento:** Diez cañones de 23 mm **Nudel'man-Rikhter NR-23** en barbetas dorsales, ventrales y de cola. Carga típica de carga bélica lanzable (bodegas internas): 9.000 kg. Carga máxima: 24.000 kg.
- **Tripulación:** 8

Fuente: aerohispanoblog.