

# La azarosa vida del Vultee V-1A *Leady Peace*

FELIPE EZQUERRO  
Fotos Archivo del Autor



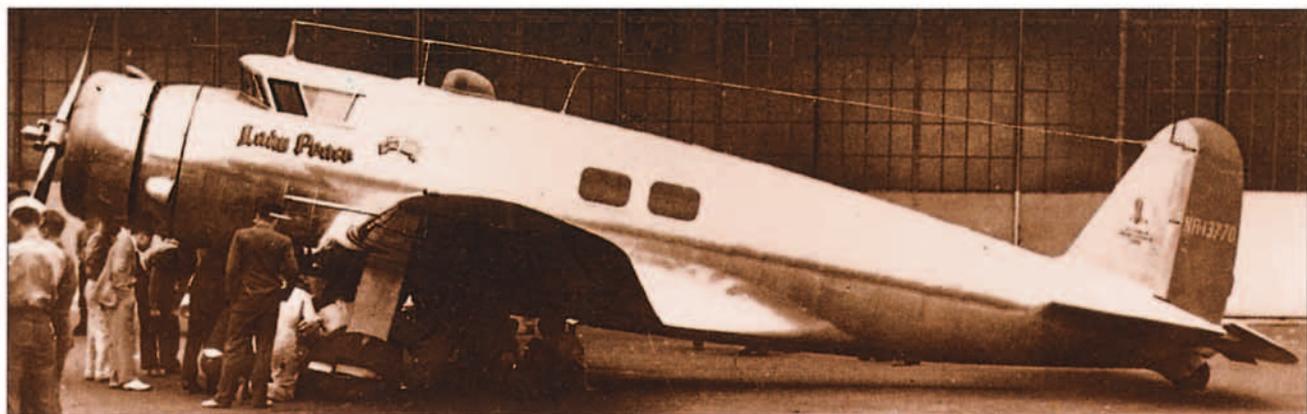
Portada del primer folleto del Vultee V-1A, editado en 1935.

**L**A historia del avión Vultee V-1A "Leady Peace" es una historia singular, que no podía faltar en nuestra Galería. Comenzaremos por describir el modelo de aparato, primero de una serie de proyectos que ostentan el nombre del ingeniero Gerard F. Vultee, que había sido Director Técnico de la Lockheed Aircraft Corporation en sustitución de Jack K.

Northrop en 1928 y a quien se debe el pequeño transporte "Orión", monoplano de ala baja y tren replegable, aparecido en 1931, cuya penetrante silueta fue fuente de inspiración para la aviación comercial moderna nacida en los años 30.

En enero de 1932 Vultee fundó su propia compañía, denominada en principio Airplane Development Cor-

poration, con domicilio en Glendale, California, y que pronto tomó el nombre propio de su fundador, quien, no obstante haber muerto tan sólo seis años después, en enero de 1938, víctima de accidente de aviación, dejó profunda huella. En marzo de 1943, en plena guerra mundial, la Vultee Aircraft Incorporated se unió a la Consolidated Aircraft Corporation, creándo-



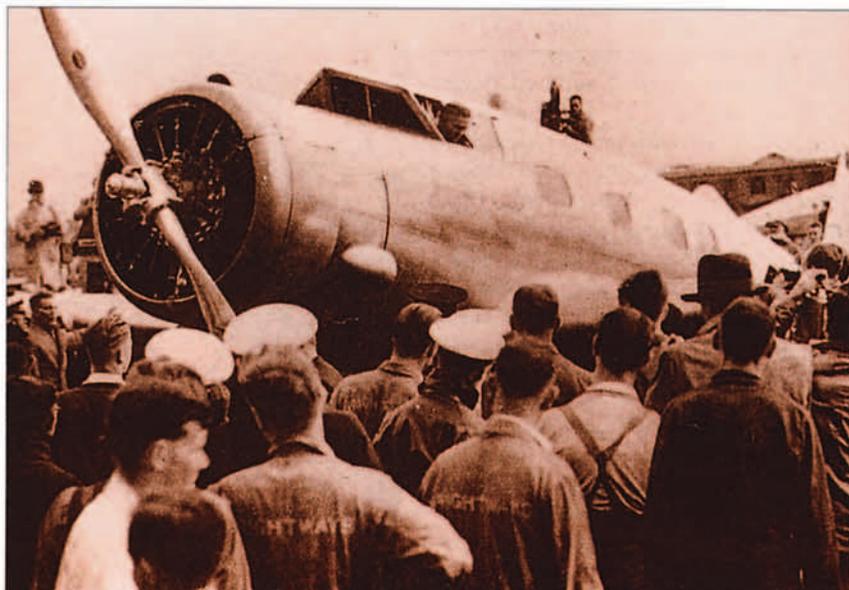
El "Leady Peace", NR-13770, preparándose para el vuelo trasatlántico.

se la Consolidated-Vultee que, con el nombre abreviado de Convair, llegó hasta nuestros más recientes días, como una de las más poderosas empresas norteamericanas.

El prototipo V-1, íntegramente metálico, de fuselaje monocasco, con revestimiento resistente, tenía capacidad para un sólo piloto y seis pasajeros. Efectuó su primer vuelo el 19 de febrero de 1933. El modelo de serie, V-1A, presentaba un fuselaje alargado y ensanchado, a fin de dar acomodo a dos pilotos y ocho pasajeros. Se construyeron, en total, veintiseis unidades, doce de las cuales fueron adquiridas por American Airlines, que muy pronto las retiró del servicio por su condición de monomotor ante la irrupción de los bimotores Boeing 247, Lockheed "Electra" y, sobre todo, del Douglas DC-2, que ofrecían mayor seguridad para una línea de pasajeros.

El número 8 de la serie fue adquirido por el popular actor-cantante de Broadway, Harry Richman, el cual, asociado al piloto de la Eastern Air Lines Henry T. "Dick" Merrill, proyectaba un doble vuelo transatlántico. El precio pagado fue, en dólares, el equivalente a dos millones de francos franceses y el avión fue objeto de un acondicionamiento especial: se le equipó con un motor de mayor potencia que el modelo estándar, un Wright "Cyclone" 1820 G, de 850/1000 CV; se le dotó de una indispensable instalación de oxígeno para el vuelo a gran altitud, dentro de una cabina rigurosamente estanca; depósitos suplementarios de combustible hasta una capacidad total de 4.259 litros, que elevaban el peso del aparato a plena carga hasta 6.200 kgs. (cerca de dos toneladas y media por encima del normal) y le proporcionaban un radio de acción de 6.400 kilómetros. Y otro dato curioso: para asegurar la flotabilidad en caso de amaraje forzoso, las alas del aparato habían sido "rellenadas" con 40.000 bolas de ping-pong.

Bautizado con el nombre de "Lady Peace" (creemos innecesaria la traducción), este Vultee especial despegó del aeródromo neoyorquino de Floyd Bennett Field el día 2 de septiembre de 1936 a las 20:47 (:GMT), tras una carrera de despegue de 1.200 metros.



*Aterrizaje en Londres de Richmann y Merrill.*



*El avión trasatlántico convertido en avión de apoyo del Grupo de García Morato, bautizado con el nombre de "Capitán Haya". En el ángulo inferior derecha el "as" de la caza española.*

Durante toda la noche, mientras volaba por encima de las nubes, el "Lady Peace" se mantuvo en contacto por medio de la radio con los servicios de vigilancia y seguimiento. A unos 1.400 kilómetros de la costa irlandesa el avión penetró en una zona afectada por fuerte depresión tormentosa y la comunicación quedó interrumpida al averiarse el aparato de radio de a bordo.

Los aviadores prosiguieron su ruta sobrevolando Irlanda y después Escocia, hasta que, por agotamiento del

combustible se vieron obligados a posarse a las 15:35 (GMT) a 3 kilómetros y medio de Llandeilo, en el condado de Carnarthen (Gales) y unos 300/350 kilómetros de Londres, que era su punto de destino. La distancia cubierta fue de 5.285 kilómetros y el tiempo de vuelo, 18 horas 48 minutos, lo que se traduce en una velocidad media de 281 kilómetros por hora, estableciendo un récord de velocidad. Después de repostar, Merrill y Richman continuaron su viaje aterrizando, finalmente, en la capital inglesa.

El "Lady Peace" se dispone a emprender el vuelo de regreso. Parte el 14 de septiembre de Southport-Plage (Liverpool) a las 3:03 (hora local); a las 4:10 es señalado su paso sobre Dublín. Seis horas después de su salida, esto es, a las 9:17 exactamente, Merrill y Richman se encontraban a 1.865 kilómetros de Southport-Plage. El viaje se desarrolla normalmente y a las 16:05 el avión transatlántico lanza un satisfactorio OK. Dos horas más tarde era avistado en Cap Race; pero, a partir de este momento el mal tiempo sale al paso del avión, haciendo muy penoso el resto de la travesía, que terminó en Musgrave Harbour (Terranova) sobre un terreno pantanoso donde el avión capotó. Eran las 20:47 y el vuelo había durado 17 horas 44 minutos, con una distancia recorrida de 3.500 kilómetros, aproximadamente, lo que representa una velocidad media de 197 kilómetros por hora. Después de reparado el avión, éste da cima a su empeño tomando tierra en Nueva York y reclamando para sí el récord de velocidad para el doble trayecto sobre el Atlántico entre Estados Unidos e Inglaterra.

Y aquí podía haber acabado la historia del "Lady Peace". Pero no. Hay una segunda parte que llamaremos su aventura política, que vamos a rastrear ahora. En enero de 1937, la empresa Vimalert Company Ltd. (una de tantas entidades creadas al socaire de la guerra civil española para suministrar material bélico al gobierno de Madrid) obtuvo varias licencias de exportación en los Estados Unidos para la venta de



Joaquín García Morato, visto en Griñón delante del Vultee V-1A, a finales de marzo de 1939, pocos días antes de su muerte.

aviones y, entre otros modelos, adquirió los Vultee V-1A números de construcción 8, 9, 15, 21, 23, 24 y 26. Los 8, 15, 21 y 24, juntamente con dos Northrop "Delta" y un Fairchild 91, fueron embarcados en el carguero "Mar Cantábrico", que zarpó el 5 de aquel mes de Nueva York para Veracruz, desde donde siguió rumbo a Bilbao, siendo capturado por el crucero "Canarias", de las fuerzas nacionales, en las mismas aguas que daban nombre al barco mercante, con lo cual el preciado botín de guerra pasó a prestar servicio en la aviación nacional.

El avión de nuestro relato -que, como sabemos, era el c/n 8-, en unión de sus hermanos, quedó incorporado al grupo de aviones de enlace de la fuer-

za aérea nacional con la matrícula 18-7, cambiada luego a 43-14 y que, bautizado "Capitán Haya", entra a formar parte del Grupo de García Morato y fue volado repetidas veces por el glorioso "as" de la caza española.

En el libro "Guerra en el Aire" del laureado piloto está registrado su primer contacto con el avión: el 9 de agosto de 1938, cuando realiza el vuelo Escatrón-Burgos, en 1 hora 55 minutos, y al día siguiente el regreso a Escatrón en 1 hora 30 minutos. El 7 de marzo de 1939 efectúa el vuelo Aranda-Salamanca en 50 minutos, y entre el 14 y el 22 del mismo mes, teniendo como base Griñón, donde encontraría la muerte el gran aviador, en trágico accidente, el 4 de abril, lleva a cabo otros siete vuelos enlazando dicho aeródromo con Aranda, Sevilla, Mérida, Aranda y Valladolid, con un total de 7 horas 55 minutos. Las fotos del héroe y el avión que reproducimos fueron tomadas en Griñón a finales de marzo de 1939 por el popular fotógrafo Alfonso y publicadas por el semanario "Fotos" de San Sebastián en abril siguiente.

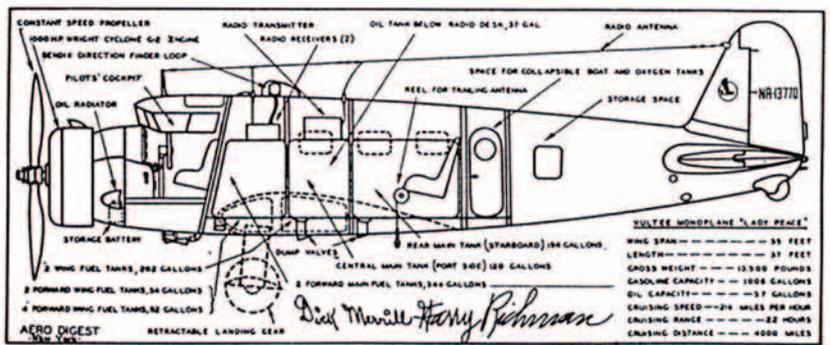
El Vultee V-1A "Capitán Haya", ex "Lady Peace", fue dado de baja en 1953 y desguazado. Dolorosa pérdida de una valiosísima pieza que tenía bien merecido un lugar de honor en nuestro Museo del Aire.

## BREVE DESCRIPCION DEL AVION

Monoplano de ala baja, impulsado por un motor Wright "Cyclone" 1820 G, de 850/1000 CV. Envergadura, 15,25 m; longitud, 11,28 m.; altura, 3,10 m. Peso vacío, 2.443 kgs.; peso total 6.200 kgs. Velocidad máxima, 378 k.p.h.; velocidad de crucero, 346 k.p.h.; velocidad de aterrizaje, 96 k.p.h. Techo de servicio, 6.000 m. Radio de acción, 6.400 kilómetros.

Con su color natural de aluminio, el avión ostentaba su nombre a ambos lados del fuselaje, inmediatamente debajo de las ventanillas del puesto de mando. Una raya roja con el extremo anterior en forma de rayo corría longitudinalmente a lo largo del fuselaje. En su aventura transatlántica, el avión lucía en alas y timón de cola la matrícula NR-13770. ■

### Outline and view of the Wright-powered Vultee in which Richman and Merrill flew the Atlantic



Vista lateral "radiográfica" del avión, con sus características y los autógrafos de sus tripulantes