

Los vuelos alrededor del mundo

Por FELIPE EZQUERRO

ENTRE la multitud de records que acucian la noble ambición de los aviadores del día, sabedores éstos del renombre y de la utilidad que desde un punto de vista práctico puede reportarles su consecución — hoy que los grandes *raids*, por hallarse en sus «tiempos heroicos» y tener todavía el carácter de algo extraordinario interesan tanto a la opinión —, es indudable que descuella notablemente el de la vuelta al mundo. Sobre todo, los yanquis parecen interesarse extraordinariamente por él, y aunque el solo proyecto del viaje se presenta ya erizado de dificultades — y quién sabe cuántos de tales proyectos no habrán tomado forma por dicha razón —, no es aventurado suponer (1) que la arriesgada *randonnée* se convertirá muy pronto en el *raid* que pudiéramos llamar «de moda», como hasta ahora lo ha sido el lanzarse, como quiera que fuere, a la travesía del Atlántico, dejando las más de las veces un poco al azar el punto de aterrizaje al otro lado del Océano.

Vamos a recordar brevemente los intentos (1) (los logrados y los no logrados) de vuelta al globo efectuados hasta la fecha. Los primeros que emprendieron la audaz empresa (en julio de 1924) fueron Lowell Smith, con Leslie Arnold, y Eric Nelson, con John Harding, de la Armada aérea de los Estados Unidos, que integraban las tripulaciones respectivas de los hidroaviones *Chicago* y *New Orleans* (avión *Douglas*, motor *Liberty* 400 cv.). El sinnúmero de percances que sufrieron en su camino fué causa de la extremada lentitud del viaje, en el que tardaron ciento setenta y cinco días, con un tiempo de vuelo de catorce días quince horas.

El segundo intento corrió a cargo de William Brock y William Schlee, y es en realidad el primero que se planeó con vistas al establecimiento de una marca de rapidez. Pilotos del *Orgullo de Detroit* (monoplano *Stinson*, motor *Wright* 200 cv.), parten de Nueva York el 27 de agosto de 1927 con dirección a Terranova, y desde allí, después de breve escala para aprovisionarse, cruzan el Atlántico y toman tierra en Londres el día 28. Continúan luego, sin novedad, a través de Europa, hasta llegar a Constantinopla, en donde encuentran su primer obstáculo

en las dificultades que pusieron las autoridades a la concesión de un permiso para volar sobre el territorio turco. Obtenido, por fin, éste, y reanudada la marcha con un retraso de veinticuatro horas, pudieron en pocas etapas arribar al Japón a los diez y ocho días de su salida, en cuyo momento llevaban hecho un recorrido de 19.795 kilómetros con un tiempo de vuelo de ciento cuarenta y cinco horas y media. Mas a la vista del Pacífico sus entusiasmos probablemente se enfriaron un tanto, y debido también a las reiteradas instancias de sus esposas, abandonaron el vuelo.

Después, y aunque por falta de continuidad en las etapas, realmente no pertenece al tipo de vuelos que estamos reseñando, pues el periplo se completó por el conjunto de varios *raids* diferentes, podríamos incluir aquí también — y a título informativo así lo hacemos — la vuelta al mundo dada por el australiano Charles Kingsford Smith, sobre el *Cruz del Sur* (monoplano *Fokker*, tres motores *Wright* 200 cv.), en compañía de una tripulación compuesta: primero, por Charles Ulm, Harry Lyon y James Warner, y más tarde, por Evert Van Dick, J. P. Saul y J. Stannage. La primera parte de su vuelo (junio de 1928) constituyó la estupenda conquista del Pacífico según el siguiente recorrido: Oakland (E. U.)-Honolulu (Hawai), 4.300 kilómetros en veintisiete horas veintisiete minutos; Honolulu-Islas Fidji, 5.200 kilómetros en treinta y cuatro horas treinta y tres minutos; Islas Fidji-Brisbane (Australia), 3.000 kilómetros en diez y nueve horas diez minutos, o sea un total de 12.500 kilómetros en ochenta y una horas diez minutos de vuelo efectivo, lo que da una velocidad media de 154 kilómetros por hora. De la importancia y mérito indiscutibles de esta travesía oceánica habla elocuentemente el juicio emitido por el coronel Lindbergh — demasiado modesto para recordar su gesta gloriosa en el *Espíritu de San Luis* —, considerándola como la mayor hazaña efectuada por la Aviación hasta aquel entonces. Ya en Australia Kingsford Smith, hasta el año siguiente no se dirigió a Inglaterra, y lo hizo asimismo en condiciones que le atrajeron de nuevo la admiración del mundo aeronáutico. En efecto, realizó la unión de Sidney y Londres en trece días, catorce horas y diez y ocho minutos, tras de haber hecho escala en los siguientes puntos: Derby, Singapoore, Rangoon, Calcutta, Allahabad, Karachi, Bender Abbas, Bagdad, Atenas y Roma. Finalmente, el 24 de junio de 1930 dió desde Irlanda el salto sobre el Atlántico hasta Terranova — 3.600 kilómetros en treinta horas veintiocho minutos —, para volver poco después al punto de donde partiera dos años antes.

Viene luego el vuelo maestro de Wiley Post y Harold Gatty, cuyo mejor elogio es la simple exposición del recorrido hecho, que sugiere en toda su grandeza la magni-

(1) Abona esta suposición el hecho de que el príncipe Bibesco, presidente de la Federación Aeronáutica Internacional, ha donado recientemente un trofeo con el nombre Copa-Challenge Bibesco, que ha de disputarse sobre la vuelta al mundo, con arreglo a un sencillo reglamento cuyos extremos más importantes son: que el primer tenedor de la Copa habrá de desarrollar una velocidad no menor de 100 kilómetros por hora y no podrá ser batido hasta que otro concurrente supere su promedio en 0,5 kilómetros por hora cuando menos; los participantes a esta prueba están facultados para fijar cuando quieran su fecha de partida y pueden iniciar el vuelo desde cualquiera de las ciudades siguientes: Londres, Berlín, París, Roma o Bucarest; se establecen escalas obligadas en Karachi, Tokio, San Francisco de California y Nueva York, y por último, será poseedor definitivo de la Copa el que antes rebase los 500 kilómetros por hora. Según el itinerario escogido, el circuito a recorrer está comprendido entre 31.130 y 31.530 kilómetros.

tud de la hazaña realizada. He aquí el itinerario seguido con las distancias y duración de los vuelos: Nueva York-Harbour Grace (Terranova), 1.820 kilómetros en seis horas cincuenta y dos minutos; Harbour Grace-Chester (Inglaterra), 3.530 kilómetros en diez y seis horas diez y siete minutos; Chester-Hannover, 860 kilómetros en tres horas cuarenta minutos; Hannover-Berlín, 246 kilómetros en una hora quince minutos; Berlín-Moscú, 1.600 kilómetros en ocho horas cincuenta y dos minutos; Moscú-Novo Sibirsk, 2.540 kilómetros en diez horas treinta y dos minutos; Novo Sibirsk-Irkutsk, 1.700 kilómetros en seis horas diez minutos; Irkutsk-Blagovestchensk, 1.624 kilómetros en cuatro horas cincuenta minutos; Blagovestchensk-Khabarovsk, 580 kilómetros en tres horas veinticuatro minutos; Khabarovsk-Solomon Beach (Alaska), 4.025 kilómetros en diez y seis horas cuarenta y cinco minutos; Solomon Beach-Fairbanks, 837 kilómetros en tres horas cincuenta y cinco minutos; Fairbanks-Edmonton, 2.334 kilómetros en diez horas quince minutos; Edmonton-Cleveland, 2.576 kilómetros en diez horas treinta y seis minutos; Cleveland-Nueva York, 1.028 kilómetros en tres horas tres minutos. Comenzado el vuelo el 23 de junio de 1931 en el aerodromo de Roosevelt Field, tuvo su término en el mismo el 1 de julio siguiente, siendo su duración total de ocho días quince horas cincuenta y un minutos, con un tiempo de vuelo de cuatro días diez horas veintiseis minutos, que para la distancia total recorrida, supone una media aproximada de 234 kilómetros por hora. El aeroplano utilizado, que ostentaba el nombre de *Winnie Mae of Oklahoma*, era un *Lockheed-Vega* con motor *Wasp* de 550 cv.

Aún no se había disipado la estela triunfal que dejaron a su paso los célebres circunvoladores, cuando ya se elevaba (28 de julio del mismo año) en el aerodromo de Floyd Bennett, de Nueva York, con intención de abatir la marca recientemente establecida, el avión *Miss Veedol* (monoplano *Bellanca*, motor *Wasp* 425 cv.), tripulado por Clyde Pangborn y Hugh Herndon. Como el tal aparato era bastante más lento, pero de mayor radio de acción que el *Lockheed* victorioso, pensaron sus ocupantes, haciendo uso de esta última cualidad, cubrir la ruta a base de etapas largas que neutralizasen aquel inconveniente. Con esta intención salen en vuelo directo hacia Moscú, mas no les es posible, ni con mucho, alcanzar su objetivo al tener que aterrizar en Moylgrove (Inglaterra), después de veintiséis horas, en las que anduvieron unos 5.000 kilómetros. Pasan después por Londres, Berlín, Jietiegasi (Rusia), Omsk y Tchita, en donde deciden dar por terminada su intención, toda vez que el retraso de veintidós horas cincuenta y ocho minutos que llevaban en aquellos instantes, en comparación con el horario de Post y Gatty, no dejaba paso ya al optimismo. A pesar de todo, recorrer 14.800 kilómetros en ciento cuarenta horas treinta y dos minutos, con un tiempo de vuelo de ciento siete horas tres minutos, no es resultado como para hablar de un fracaso precisamente, y menos todavía si tenemos en cuenta la travesía del Pacífico desde la playa de Samushiro (Japón) hasta Wenatchee (Estados Unidos) (7.338 kilómetros en cuarenta y un horas trece minutos), que los aviadores llevaron a cabo al mes siguiente y que les valió el premio de 5.000 libras ofrecido

por el periódico *Asahi* al primer vuelo Japón-Estados Unidos.

Después, hemos de consignar el intento, inopinadamente truncado cuando tanto prometía, del *Siglo del Progreso*, avión de la misma marca y motor que el *Winnie Mae*, que iba conducido por James Mattern y Bennett Griffin. El día 5 de julio del pasado año inició el vuelo en Nueva York en dirección a Harbour Grace; el mal tiempo reinante en el trayecto, aparte de reducir su velocidad, desorientó a los aviadores y perdieron más de una hora en encontrar el aerodromo, de tal modo, que al remontarse de nuevo para la etapa a través del Atlántico, llevaban un retraso considerable. Pero aquélla fué tan maravillosamente consumada, que cuando se posó el aparato en el terreno de Tempelhof (Berlín), después de raudo vuelo sobre las aguas — que batió todos los records de rapidez y precisión —, habían conseguido una ventaja de cerca de seis horas en relación con el tiempo empleado por Post y Gatty hasta el mismo punto; ventaja que, desgraciadamente, había de servirles de poco horas más tarde, cuando en la noche del día 6, mientras volaban por territorio ruso, una avería en los mandos provocó el aterrizaje forzoso, que al inutilizar su avión, había de dar al traste con las esperanzas que legítimamente se habían puesto en el gran pájaro rojo.

Aunque no se cerró matemáticamente el periplo efectuado el año pasado por el excelente piloto alemán Wolfgang von Gronau, no podemos omitirle aquí, toda vez que fué la primera vuelta al mundo realizada con un hidroavión abandonado a sus propios medios. El 20 de julio salió de List (Mar del Norte) un *Dornier Wal* número 2.053, llamado *Groenlandwal*, con dos motores *B. M. W.-VII* de 750 cv. Lo pilotaba von Gronau, auxiliado por von Roth, el mecánico Hack y el radio Albrecht. Cruzando el Mar del Norte, bordearon Islandia y Groenlandia, y utilizando lagos y ríos, atravesaron el Canadá, Estados Unidos y Alaska, cruzando después el Pacífico por las Islas Aleutas, Kuriles y Niponas. Del Japón pasaron a China y Filipinas y de allí a Java y Sumatra. Al intentar pasar a la costa de Malacca, una avería de motor les obligó a pedir remolque. Reparada la avería en Rangoon, prosiguió el vuelo costeano el Asia meridional, por Bengala, Ceylán y Karachi, pasando al Golfo Pérsico por Hendjan y Basora. Atravesando Palestina, pasó el *Dornier* al Mediterráneo, donde se posó en Lémesos, Atenas, Roma y Génova. Desde allí, rodeando los Alpes por Marsella, llegó al Lago de Constanza, donde descendió el 9 de diciembre, habiendo recorrido unos 60.300 kilómetros en ciento trece días de viaje y doscientas cincuenta horas efectivas de vuelo, sin renovar a bordo personal ni material alguno.

El mes de junio de este año, Mattern, solo, renovó su intento de dar la vuelta al mundo en menos de ocho días, y también con suerte adversa. Con intención de ganar Berlín sale del aerodromo de Floyd Bennett el día 3, a bordo del mismo *Lockheed Vega* — reconstruido y bellamente pintado en forma de águila — que le sirvió anteriormente. Sin embargo, después de una travesía extraordinariamente penosa aterrizó cerca de Oslo, habiendo

hecho un recorrido de 5.860 kilómetros en veintitrés horas cincuenta y cinco minutos, esto es, a una media de 245 kilómetros hora. El mismo día 4 llega a la capital noruega y el 5 a Moscú, de donde, tras brevísimo descanso, se dirige a Omsk, en cuyo aerodromo aterrizaba el 6 al mediodía. Hasta este punto, o sea, en unos 10.000 kilómetros de vuelo, había empleado setenta y tres horas, lo cual supone una media comercial de 137 kilómetros hora, que hacía posible el record en siete días y medio; pero a partir de aquí el cansancio y las duras condiciones atmosféricas con que tropezó hicieron estéril su esfuerzo. Tuvo que detenerse sucesivamente en Prokopiefsk, Krasnoirsksk, Belye, Ruylovo, Sofiskoye y Khabarovsk, y en alguno de estos lugares mucho más tiempo del previsto, con lo que el record anterior podía asegurarse de antemano que se mantendría incólume. Deseoso Mattern, a pesar de todo, de terminar su periplo, sale el día 14 hacia Nome (Alaska). Las nieblas le hacen retroceder al punto de partida, pero en nuevo intento, se eleva al día siguiente con el mismo objetivo, y cerca ya de Anadyr, en la costa de Behring, se vió obligado a aterrizar en tan malas condiciones, que si bien pudo salir indemne, su avión quedó inútil para seguir. La soledad del lugar mantuvo a Mattern sin comunicación con el mundo civilizado por espacio de tres semanas, y cuando ya se le consideraba perdido para siempre, se tuvo noticia de que estaba a salvo. Obligado a renunciar a su empresa, poco después un avión soviético lo trasladó a Alaska. El *Century of Progress* quedó abandonado, y Mattern llegó, en otro aparato, hasta Nueva York.

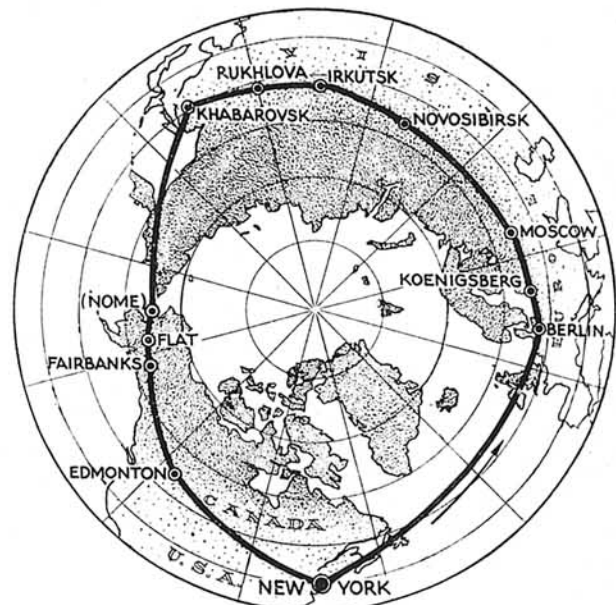
El otro intento registrado este año ha sido el efectuado el pasado mes de julio por Wiley Post, que, más afortunado que su compatriota, consiguió sus propósitos realizando la brillante hazaña de regresar a Nueva York, luego de dar la vuelta al mundo, en siete días, diez y ocho horas cuarenta y nueve minutos después de su partida, en un alarde conjunto de pericia y resistencia enormes y mediante la colaboración del viejo *Lockheed Vega* — reformado — con el cual, llevando a Gatty como navegador, triunfara dos años antes. Del primer salto, batiendo el record de distancia para un solo aviador, llega a Berlín. Y a continuación, en vertiginoso desfile, como en film maravilloso, pasan ante sus ojos — bajo las alas del *Winnie Mae* — Koenigsberg, Moscú, Novo Sibirsk, Irkutsk, Ruylovo, Khabarovsk, Flat, Fairbanks, Edmonton y de nuevo la ciudad de los rascacielos, que desborda su entusiasmo al descubrir la sombra blanca del avión en las tinieblas de la noche.

He aquí, para mayor detalle, el diario del gran viaje: julio 15-16, Nueva York-Berlín, 6.346 kilómetros, en veinticinco horas cuarenta y cinco minutos; julio 16, Berlín-Koenigsberg, 547 kilómetros, en cuatro horas treinta minutos; julio 17, Koenigsberg-Moscú, 1.048 kilómetros, en cinco horas treinta y cinco minutos; julio 17, Moscú-Novo Sibirsk, 2.542 kilómetros, en trece horas quince minutos; julio 18, Novo Sibirsk-Irkutsk, 1.538 kilómetros, en seis horas treinta y tres minutos; julio 19, Irkutsk-Ruylovo, 1.207 kilómetros, en siete horas treinta y dos minutos; julio 20, Ruylovo-Khabarovsk, 1.046 kilómetros, en cuatro

horas veinte minutos; julio 20-21, Khabarovsk-Flat, 4.508 kilómetros, en veintidós horas treinta y dos minutos; julio 21, Flat-Fairbanks, 604 kilómetros, en tres horas catorce minutos; julio 21, Fairbanks-Edmonton, 2.335 kilómetros, en nueve horas veintidós minutos; julio 22, Edmonton-New York, 3.226 kilómetros, en trece horas diez y ocho minutos. En total, 24.947 kilómetros, en siete días, diez y ocho horas y cuarenta y nueve minutos de viaje, y sólo cuatro días, diez y nueve horas y cincuenta y seis minutos de vuelo.

* * *

¿Caerá la excelente marca de Post? La pregunta es ociosa, porque el ponerlo en duda siquiera tiene el valor de un agravio para esta era de progreso, de la que tanto hay derecho a esperar. Lo que no está tan claro es cuándo podrá ocurrir eso. Los repetidos experimentos nos



Itinerario del viaje de circunnavegación aérea realizado por Wiley Post en un tiempo record. Se aprecian perfectamente las formidables etapas, efectuadas sin escala, de Nueva York a Berlín, de Khabarovsk a Nome y de Edmonton a Nueva York.

dicen que no basta para el triunfo un buen material — aunque este factor sea de importancia capitalísima, imprescindible —, sino que se precisa también de modo absoluto, una pericia y resistencia física formidables por parte de los pilotos, y la presencia en todo momento de la suerte, diosa esquiva que no cuenta, por cierto, la constancia entre sus virtudes. Ahora bien: de los tres factores mencionados, poco puede variar el segundo, por cuanto, como cualidad humana física, tiene un límite, y a ese límite fué llevado ya por el actual *recordman* en su viaje, y por lo que toca a la suerte, tal vez sea difícil obtener que en un futuro más o menos próximo deje sentir su benéfico influjo tan directamente como en dicha ocasión. Únicamente el material es susceptible de mejoramiento; quizá por esta razón haya que esperar a un nuevo avance de la técnica.