

Galería de aviones célebres

INTRODUCCION

A semejanza de los Juegos Olímpicos, que alimentan bajo el lema "Citius, Altius, Fortius", el vuelo mecánico del hombre respondió en su desarrollo al estímulo de esta triple divisa: "Más deprisa, Más alto, Más lejos". Tan pronto nació la Federación Aeronáutica Internacional, se crearon tres categorías de "Records Mundiales", encargados de registrar los procesos de la nueva máquina aérea en el camino de la velocidad sobre base, la altura y la distancia en línea recta.

De las tres marcas señaladas, las dos primeras carecen "per se" de la importancia que posee la tercera, ya que la altitud de vuelo y la velocidad tienen su principal significación en cuanto facilitan y mejoran las condiciones del desplazamiento de la aeronave en el espacio, trasladándola de un lugar a otro del mapa, que es, en definitiva, su verdadero destino.

Creemos, pues, que la distancia en vuelo es unidad de medida adecuada para valorar los avances del avión en su perfeccionamiento. ¡Cuántas proezas de este género jalonan la Historia de la Aviación!. Bueno: es cuestión de seleccionar unas cuantas que nos sirvan de hitos o puntos de referencia. Ahora bien: en toda hazaña aeronáutica hay dos elementos protagonistas: el hombre y el vehículo, la tripulación y el aparato utilizado (aunque, en realidad, detrás de la máquina hay otro hombre, el ingeniero proyectista o el equipo que lo diseñó o construyó).

El hombre es, anatómicamente, el mismo, con bigote o sin él, alto o bajo, rubio o moreno;

sólo el avión ha ido *morfológicamente*, cambiando. Esta es la razón por la que se nos ha ocurrido ofrecer a nuestros lectores en meses sucesivos a partir de este, una "Galería de Aviones Célebres" vinculados a los grandes vuelos de distancia que, empezando en 1919, recién terminada la Primera Guerra Mundial, cuando el aeroplano se lanzó a la conquista del Océano, han venido a cerrarse en diciembre de 1986, el día en que Dick Rutan y Jeanna Yeager tomaron tierra en el lago seco de Edwards, después de dar la vuelta al mundo sin escalas, cubriendo la distancia en arco de círculo máximo de 40.212 kilómetros en nueve días. Sobre el globo terráqueo ya no queda nada que hacer.

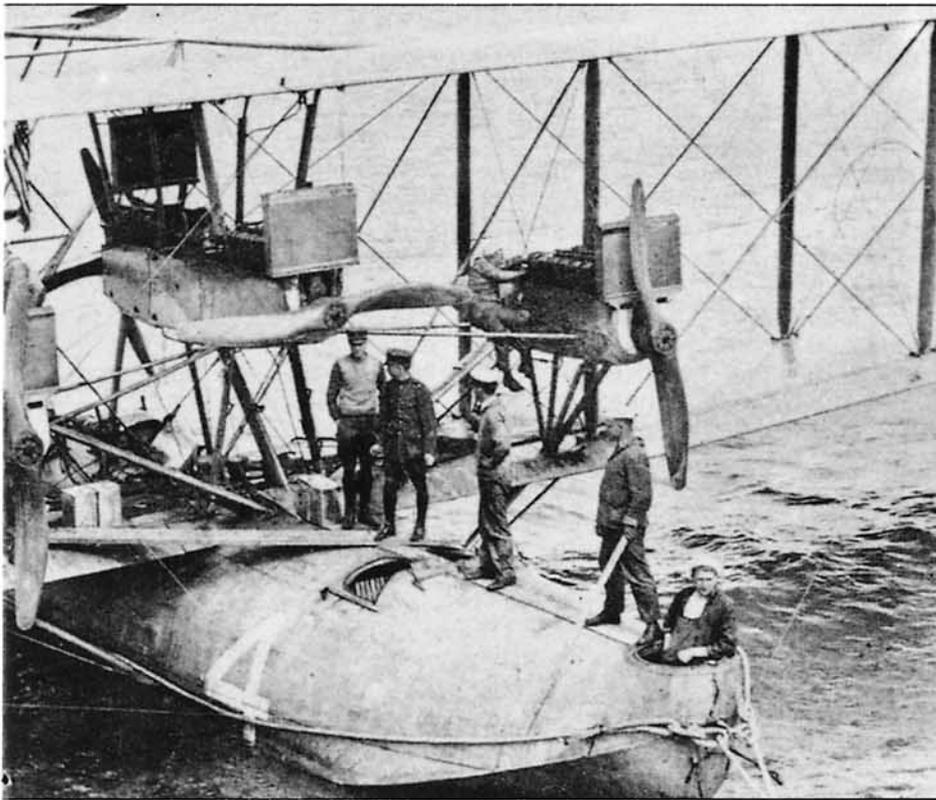
Esta Galería de aviones famosos no refleja rigurosamente un proceso continuo de superación aerodinámica. Hay avances evidentes y estancamientos momentáneos, pero se nos antoja que es una forma expresiva de hacer historia —pequeña historia si se quiere— presentando el retrato auténtico del avión protagonista del suceso que, en su momento, conmovió al mundo, un retrato que, junto a su representación gráfica, ofrezca al lector una especie de "aviografía" del aparato, con sus antecedentes técnicos y particular ejecutoria, en lugar de la biografía del aviador, del que haremos una simple mención. A muchos años de distancia las viejas siluetas aladas, erizadas de cables de arriostamiento y tornapuntas, pueden resultar interesantes para las nuevas generaciones acostumbradas a los perfiles sutiles y penetrantes de los Douglas, los Boeings y los Aerobuses que surcan hoy las líneas aéreas del planeta.



EL NC-4, primera travesía por etapas del Atlántico Norte

FELIPE E. EZQUERRO
Fotos: Archivo del autor

GLENN Hammond Curtiss, pionero de la aviación junto a los hermanos Wright, con los que mantuvo tenaz pugna en los primeros años, fué el principal impulsor de la hidroaviación y sus aparatos con flotadores se hicieron



famosos en los Estados Unidos, Francia, Brasil, Rusia, Austria y Alemania, en donde realizó numerosos vuelos de demostración.

Pero a Curtiss puede considerársele además el verdadero adelantado de los vuelos transatlánticos. En 1914, en vísperas de la Primera Guerra Mundial, construyó con el apoyo financiero del magnate norteamericano Rodman Wanamaker, el biplano bimotor hidrocano "América" que debía pilotar el Teniente inglés John C. Porte desde Terranova a las Azores, en un tiempo calculado de 20 horas, para continuar después a Vigo y Portsmouth. La ruptura de hostilidades impidió la realización del proyectado vuelo, y el aparato fué vendido a la Royal Navy británica para misiones de vigilancia costera.

Con estos antecedentes, no puede extrañar que el Secretario de Marina norteamericano, Josephus Daniels, con destino a la U.S. Navy, encomendase a Curtiss, en diciembre de 1917, la construcción de una serie de "Flying boats" NC (Navy-Cur-

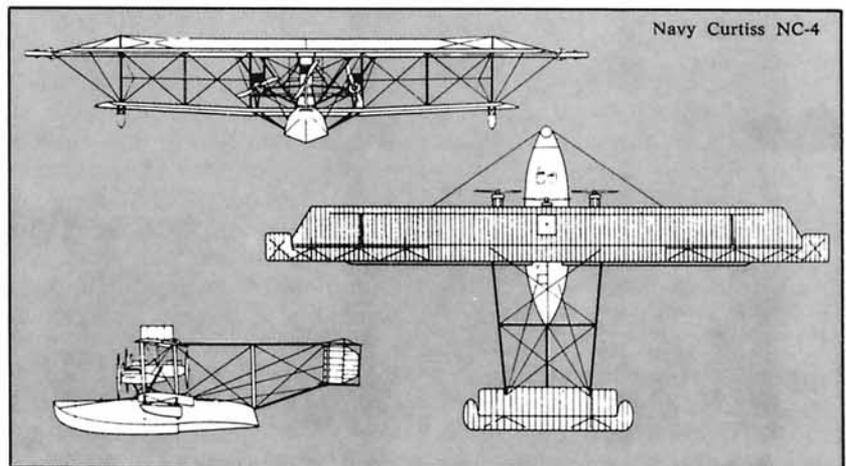
tiss). Proyectados como arma antisubmarina, en su diseño se previó su posible futura utilización para la travesía del Atlántico. Comenzó su construcción en los talleres de la Curtiss Engineering Corp., en Garden City, Long Island, N.Y., en enero de 1918, y el primer avión, el NC-1 voló con éxito completo el 4 de octubre del mismo año.

El armisticio firmado el 11 de noviembre siguiente, puso término al programa de construcción en serie, y tan sólo cuatro de aquéllos hidroaviones Curtiss

llegaron a concluirse. Cuando en diciembre de 1918 el periódico londinense "Daily Mail" ofreció un premio de 10.000 libras esterlinas para el avión que llevara a cabo la primera travesía del Atlántico, surgió la idea de aprovechar los cuatro NC al servicio de esta empresa. Un cronista expresó entonces el pensamiento de la Armada norteamericana con esta ingeniosa frase: "If there is to be no fight, there will at least be a flight". Es decir, algo así como (en libre traducción): "Si no valen para el bélico duelo, que sirvan, al menos, para un vuelo".

De los cuatro hidroaviones, uno, el NC-2 fue desmantelado a fin de facilitar piezas de recambio a los otros tres. Y así, en las primeras horas del 8 de mayo de 1919, el NC-1 el NC-3 y el NC-4 despegaron de Rockaway Beach, N.Y. rumbo a Halifax (Nueva Escocia). El día 15 estaban en Terranova, habiendo efectuado hasta aquel punto un recorrido de 1.852 kilómetros. En Terranova es donde había de iniciarse la verdadera aventura transatlántica.

El 16 de mayo, los tres hidroaviones americanos despegaron de Trapassey Bay en dirección a las Azores. Era su propósito volar en formación, pero el NC-4, menos cargado que los otros dos iba más deprisa y se alejó de sus compañeros. Estos hubieron de separarse,



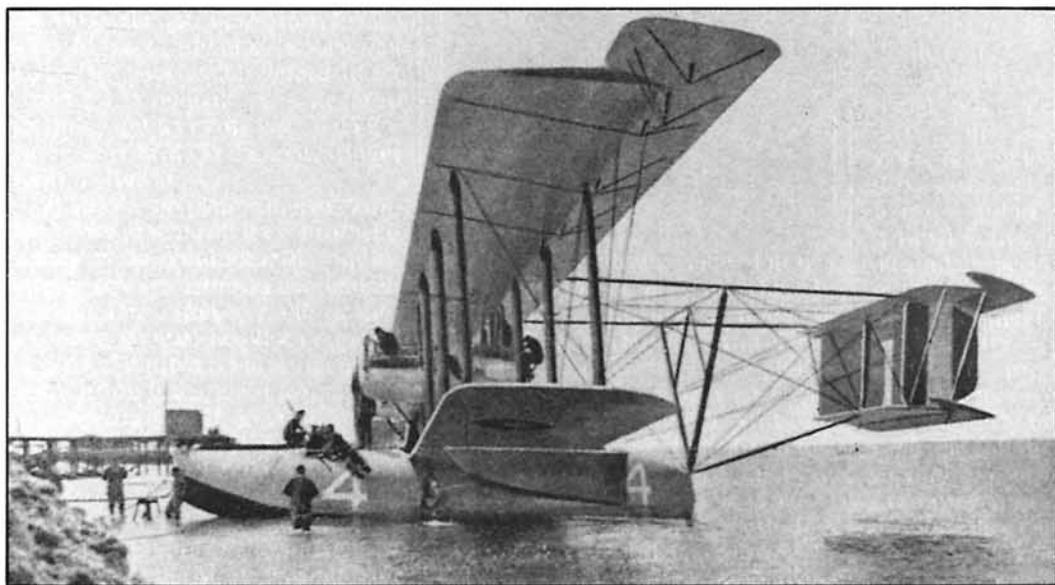
asimismo, poco después, por causa de la niebla cerrada, que encerraba el peligro de una colisión.

El NC-1, que iba al mando del Lieut. Commander Bellinger, se vió obligado a amarar a 160 kilómetros al Oeste de Horta, y tras navegar durante cinco horas, fue avistado por el destructor "Ionia", que rescató a la tripulación mientras hubo de abandonar el hidroavión, el cual, poco después se hundió. El NC-3, en el que viajaba como Jefe el organizador del vuelo, Commander Towers, se vió también forzado a posarse en el mar, pero, más afortunado que el NC-1,

15 horas 18 minutos. El día 20 el NC-4 se trasladó a Punta Delgada, 272 Kilómetros, en 1 hora 45 minutos. Finalmente, el 27 cubrió el último tramo del largo puente aéreo arribando a Lisboa, distante 1.489 Kilómetros del punto de partida en las Azores. El tiempo de vuelo fué de 9 horas 44 minutos. La distancia total desde Terranova a la capital portuguesa sumó 3.984 Kilómetros recorridos en 26 horas 47 minutos de vuelo efectivo, a la velocidad de crucero de 148 kilómetros por hora. De este modo se completó el primer vuelo transatlántico de la historia.

Breve descripción del avión.

El Navy Curtiss NC-4 era un biplano hidrocano de gran radio de acción. Su planta motriz estaba compuesta por cuatro motores Liberty 12A, de 400 CV. Medía 38,40 metros de envergadura por 20,80 de longitud y 7,44 de altura, siendo su superficie alar de 226,77 metros cuadrados. Pesaba en vacío 7.257 Kgs. y a plena carga en condiciones de despegue, 12.700 Kgs. Alcanzaba una velocidad máxima de 146 Kilómetros por hora, el techo de servicio era de 1.370 metros y el radio de acción teórico, de 2.500 Kilómetros. La tripulación constaba de seis personas.



En casi 54 horas de vuelo, el NC-4 recorrió una distancia de 7.250 kms.

pudo llegar a Punta Delgada por sus propios medios, en difícil navegación marítima, después de 52 horas en que recorrió 375 kilómetros.

El vuelo del NC-4 se desarrolló con toda felicidad. Su tripulación divisó en la mañana del día 17 la isla de Flores, la más oriental del archipiélago desde una altura de unos 1.000 metros. Endezeó el rumbo a Punta Delgada, en la isla de San Miguel, la mayor, pero la niebla aconsejó al Lieut. Commander Read a descender sobre Horta (Fayal). Habían salvado en esta primera etapa la distancia de 2.223 Kilómetros —record mundial— en

El raid tuvo una última parte con escalas en Mondego (Portugal) y El Ferrol, para terminar en Plymouth el día 31. El NC-4 invirtió un total de 53 horas 58 minutos de vuelo desde su salida en Rockaway Beach hasta su amaraje en Plymouth, y la distancia recorrida entre ambos puntos fue de 7.250 Kilómetros.

La tripulación del Curtiss vencedor integrada por el Lieut. Commander Albert Cushing Read, como jefe de la aeronave; los pilotos Tenientes Walter Hinton, Elmer F. Stone y James W. Breese, el sargento Herbert C. Rodd y el jefe de mecánicos Mate. E. Rhoads.

El avión contaba con una instalación a bordo de TSH, con un alcance de 460 Kilómetros, y su radiogoniómetro permitía su enlace con tierra hasta 1.100 Kilómetros de distancia y a 140 de cualquiera de los destructores que patrullaban a lo largo del itinerario previamente trazado.

Tras su vuelo transatlántico triunfal, el casco del NC-4 estuvo expuesto al público. En 1969, al cumplirse el medio siglo de su gran hazaña, se le reconstruyó íntegramente para su exhibición en Washington. Actualmente se encuentra en el U.S. Naval Aviation Museum, de Pensacola, Florida. ■