

# DOUGLAS "WORLD CRUISER"

## La vuelta al mundo en 175 días

FELIPE E. EZQUERRO

**E**N la primavera de 1923 el Servicio Aéreo del Ejército de los Estados Unidos comenzó a interesarse por un proyecto de vuelta al mundo que se encomendaría a una formación de cuatro aeroplanos militares. La idea de aquel vuelo, que tuvo entre sus entusiastas promotores al famoso General Mitchell, fue recibida, en principio, fríamente por el Congreso; sin embargo, logró abrirse paso y obtener, al fin, su apoyo. Un Comité especial se encargó de formular las especificaciones del tipo de avión que había de utilizarse, la política de selección del personal y la ruta adecuada para el largo periplo, que se dividió en seis secciones, en las que se dispondría de repuestos y toda clase de ayudas a los aviadores, con amplio despliegue de barcos patrulleros de la U.S. Navy en los tramos marítimos.

Tres años antes, el 22 de julio de 1920, el joven ingeniero Donald Wills Douglas que, en 1916, como jefe de proyectos de la Glenn Martin Company, había diseñado el gran biplano bimotor Martin Bomber MB-1, se estableció por su cuenta en un simple cuarto alquilado en la parte posterior de una barbería situada en el Pico Boulevard, de Los Angeles, California, donde tras los cristales de su escaparate derecho un pequeño cartel anunciaba *Davis-Douglas Co, Engineering Dept.*

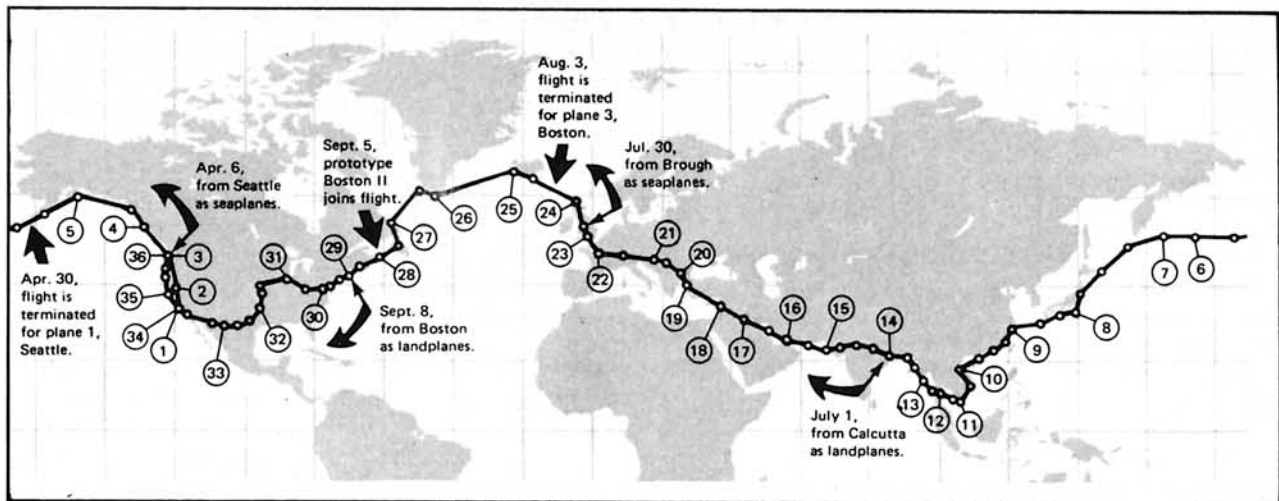
¿Hay alguna relación entre ambos hechos? Efectivamente, sí. En aquella pequeña oficina se concibió el biplano Douglas

"Cloudster", primero de la extensa serie de productos aeronáuticos que ostentarían tal nombre a lo largo de setenta años y al que hacía referencia concreta el requerimiento del U.S. Army Air Service. La comunicación oficial de 23 de junio de 1923 decía textualmente: "... to take necessary actions to procure all available data on the Fokker

F-5 Transport and the Davis-Douglas "Cloudster"... and to procure one of these planes for test".

Douglas, en lugar de facilitar la información solicitada sobre un "Cloudster" modificado, contestó presentando el 5 de julio siguiente las características de un muy reformado biplano DT-2, derivado a su vez de aquel





Itinerario del vuelo.

prototipo. La oferta daba el precio de \$23.723 para una unidad y un plazo de entrega de 45 días, a partir de la firma del contrato. Un dato fundamental

para la decisión final favorable, fue el perfecto cumplimiento de la condición de intercambiabilidad de ruedas por flotadores en su tren de aterrizaje. He aquí el origen del Douglas "World Cruiser". Al final daremos, como de costumbre en esta serie de artículos sus medidas, pesos y prestaciones.

Tras una escrupulosa selección del personal aspirante, se constituyeron cuatro tripulaciones de dos miembros cada una, formadas por los siguientes hombres: Mayor Frederik L. Martin, piloto, y Sargento Alva. Harvey, mecánico; Teniente Lowel Smith, piloto, y Teniente Leslie Arnold, mecánico; Teniente Leigh Wade, piloto, y Teniente Henry N. Ogden, mecánico; Teniente Erik Nelson, piloto, y Teniente John Harding, mecánico. El mando de la expedición se otorgó al Mayor Martin.

Los cuatro aviones, por decisión personal de cada uno de los respectivos jefes de tripulación, recibieron los siguientes números y denominaciones: 1 - "Seattle", 2 - "Chicago", 3 - "Boston" y 4 - "Nueva Orleans".

En la madrugada del 17 de marzo de 1924, día de San Patricio, los cuatro aparatos des-

pegaron de Clover Field, aeródromo inmediato a la factoría Douglas, en Santa Mónica, donde fueron construidos, poniendo rumbo a Seattle, en el estado de Washington, punto oficial de salida. Allí se les bautizó con los nombres antes citados y se les sustituyeron las ruedas de su tren de aterrizaje (que no recuperarían hasta alcanzar la India) por flotadores ante las grandes extensiones de agua que iban a afrontar.

El 6 de abril la formación se hizo al aire en demanda de Prince Rupert, en la Columbia Británica. Las dos etapas siguientes llevaron a los aviadores americanos a Sitka y Seward, en Alaska, a donde llegaron el 13 de abril. En la cuarta etapa se produjo el primer accidente serio del raid cuando el "Seattle" del Mayor Martin sufrió averías irreparables que le obligaron a abandonar el vuelo, siendo rescatados ambos tripulantes al cabo de diez días. Tan pronto el General Mason N. Patrick, Jefe del Servicio Aéreo del U.S. Army supo que Martin y Harvey estaban a salvo, ordenó a sus camaradas continuar el viaje bajo el mando de Lowel Smith.

Así lo hicieron el 3 de mayo. Volando a lo largo de la cadena de las Aleutianas y haciendo breves escalas, llegaron hasta la isla de Attu el 9 por la tarde.



Clover Field, Santa Mónica, Calif., los Douglas "World Cruiser" se preparan para la salida.

Seguidamente, en la mayor etapa sobre mar de su itinerario, debían saltar desde Attu a Paramushir, una de las islas más septentrionales del grupo de las Kuriles, pero aquella barrera líquida se salvó limpiamente y con toda normalidad se cumplieron las etapas sucesivas hasta que el 22 de mayo amaron en la base aeronaval japonesa de Kasumigaura, al norte de Tokio, que les tributó una acogida entusiástica.

Torre Eiffel, para posarse en Le Bourget, a la misma hora que en las calles parisinas resonaban cohetes y fanfarrias en conmemoración de la revolución.

De París a Londres dos días después. Allí, en los talleres de la Blackburn Aircraft Company, se procedió a un prolijo repaso de estructuras, entelado, instrumentos de a bordo y de motores. El "Boston", "Chicago" y "Nueva Orleans" se calzaron de nuevo sus flotadores y el 30 de julio

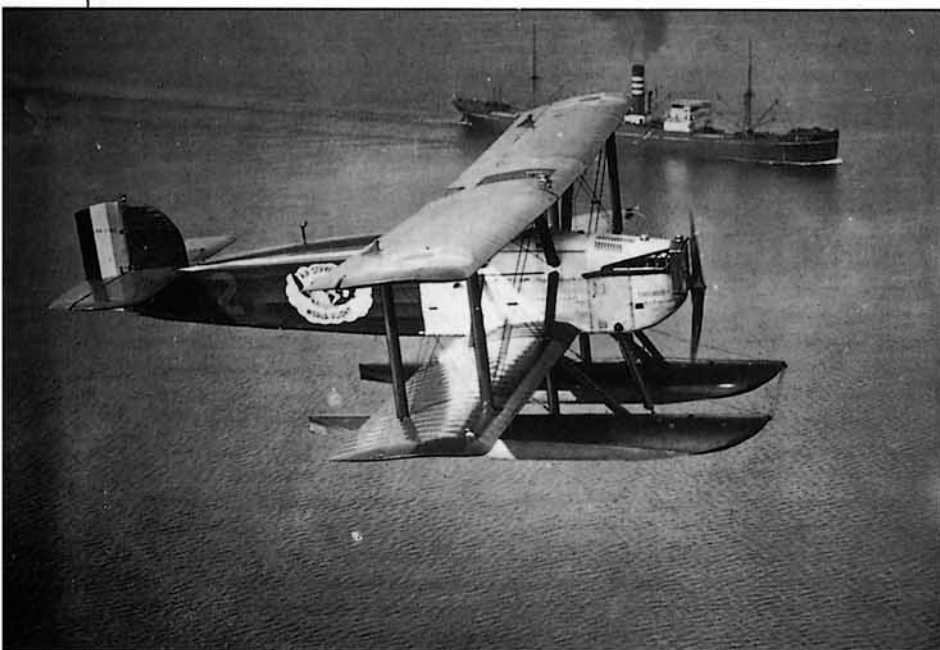
zara al avión siniestrado para cerrar el periplo junto a los dos aparatos que real y verdaderamente lo estaban efectuando, a fin de que Wade y Ogdén participaran en los homenajes que aguardaban a los circunnavegadores a su regreso al hogar.

El resto fue ya una carrera triunfal. En Boston vuelven las ruedas al tren de aterrizaje de los tres biplanos. El cuaderno de bitácora señala las fechas de la llegada a Washington, D.C., el 15 a Chicago, el 20 a El Paso de Texas, el 23 a Santa Mónica y el 28, por fin, a Seattle. En total habían volado 44.360 kilómetros en 175 días y 70 etapas, con un tiempo efectivo de vuelo de 15 días 11 horas y 7 minutos, atravesando dos océanos, selvas y desiertos, por encima de 28 países o posesiones...

#### Breve descripción del avión

El Douglas "World Cruiser" era un biplano accionado por un motor Liberty 12, de 420 CV. Tenía las siguientes dimensiones: envergadura, 15,25 m.; longitud, 10,82 m. (versión hidro, 11,86 m.); altura, 4,14 m. El peso total en orden de vuelo era de 3.350 Kgs. (hidro, 3.723 Kgs.). Velocidad media, 165 k.p.h. (hidro, 160 k.p.h.). Techo de servicio, 3.000 m. (hidro, 2.135 m.). Radio de acción, 3.542 Kms. (hidro, 2.135 Kms.).

Se construyeron en total cinco unidades de este avión. Ya hemos visto la infortunada suerte de dos de ellos. El prototipo "Boston II" terminó sus días oscuramente en abril de 1932, después de haber acumulado 392 horas de vuelo. El "Nueva Orleans" se conserva en el Air Force Museum, en la Base de Wright Patterson, Dayton (Ohio) y el "Chicago" ocupa un lugar de honor de la Smithsonian Institution de la capital de Washington, bajo el mismo techo que cobija el biplano de los hermanos Wright y el "Espíritu de San Luis", de Lindbergh. ■



El "Chicago", tripulado por los Tenientes Lowell Smith y Arthur Turner, volando sobre aguas asiáticas durante su histórico vuelo.

El día 4 de junio la escuadrilla americana se posaba en Shanghai, el 10 en Haiphong y el 16 en Saigón (antigua Indochina francesa), el 18 en Bangkok, el 20 en Rangún y el 26 en Calcuta, donde, como indicamos antes, recuperan sus ruedas los aviones. En una rápida carrera, que tiene sus puntos de apoyo en Karachi, Bender Abbas, Bagdad, Aleppo, Estambul, Bucarest y Viena, a razón de un día por ciudad, cumplen su propósito de tomar tierra en la capital francesa el 14 de julio, coincidiendo con su fiesta nacional y cruzan en formación cerrada sobre el Arco del Triunfo y la

inician nuevas singladuras desde Kirkwall, cerca de Scapa Flow, en las islas Orkney. Hasta el 3 de septiembre no darían vista a Pictou (Nueva Escocia). En el trayecto, con escalas en Reykjavik, Angmagssalik, Frederiksdal (Groenlandia) e Icy Tickle Bay (Labrador), abundaron las incidencias, la principal de ellas la pérdida del "Boston" que, caído al mar por avería del motor, es rescatado por el crucero "Richmond" y remolcado a las islas Feroe, donde acabaría hundiéndose. El General Patrick dispuso que el prototipo del Douglas "World Cruiser", convertido en "Boston II", reemplaza-