

Una "Polilla" sobre el Atlántico

James Mollison con avioneta Puss Moth vuela en solitario de Irlanda a Canadá

FELIPE EZQUERRO

UNA opinión muy generalizada, sobre todo en Inglaterra, hace coincidir el nacimiento de la aviación civil, privada o deportiva, con la aparición, en febrero de 1925, de la pequeña avioneta biplana De Havilland DH-60 "Moth" ("Polilla"). Geoffrey De Havilland, diseñador del aparato sugirió al Mayor Frank Halford, gran técnico de la especialidad, la construcción de un motor apropiado para la avioneta de su creación, y el resultado fue el pequeño Cirrus, de 60 CV, con el que la primera Moth efectuó su vuelo inicial, si bien, a partir de 1928, De Havilland produjo su propia planta motriz -proyectada por el mismo Halford-, el primero de la serie de "Gipsies" (los populares "Gitanos"), de 4 cilindros en línea y refrigeración por aire, con 100 CV de potencia, que serían su equipo estándar en lo sucesivo.

El binomio "Moth"- "Gipsy" se impuso en un mercado naciente hasta el

punto de que el prestigioso Anuario Jane's All the World's Aircraft declaraba en el volumen correspondiente a 1931: "El Gipsy Moth es, indudablemente, el aeroplano ligero predominante del mundo y es el éxito de casi siete años y más de treinta millones de millas voladas de experiencia". Añadamos por nuestra cuenta que fue protagonista de notables vuelos de larga distancia por etapas cortas, vencedor de carreras con "handicap" y titular de records en la categoría de pesos ligeros.

Varios millares de unidades se vendieron en multitud de naciones, así como de sus derivados el Fox Moth, el Tiger Moth y el Puss Moth, fieles los dos primeros a la fórmula biplano, y representante el último de las nuevas tendencias inclinadas hacia el monoplano de ala alta.

A este último modelo queremos referirnos de manera especial presentando de forma abreviada su intere-

sante historia. "Desarrollado -como dice la Enciclopedia Ilustrada de la Aviación, de la Editorial Delta- para brindar la comodidad de una cabina cerrada al creciente número de pilotos civiles, el prototipo De Havilland DH-80, que voló por primera vez en Stag Lane el 9 de septiembre de 1929, introdujo el motor Gipsy, de cilindros invertidos que mejoraba la visión de piloto hacia adelante. El fuselaje, de costados planos, permitía el alojamiento del piloto al frente y dos pasajeros en asientos contiguos en la parte posterior de la cabina".

Los aviones de serie comenzaron a salir de fábrica en marzo de 1930. Incorporaban un nuevo fuselaje de tubos de acero con revestimiento de tela y disponía de puertas de acceso a ambos lados. El motor era ya el Gipsy III, de 180 CV y posteriormente el Gipsy Major, de 130. En Gran Bretaña se fabricó un total de 259 aviones (más otros 25 ejemplares en



Mollison se despidió de su mujer momentos antes de partir de Irlanda hacia América del Norte



Mollison se despide de su mujer momentos antes de partir de Irlanda hacia América del Norte

Canadá), el último de los cuales fue entregado en mayo de 1933.

Uno de estos DH-80 Puss Moth (Cerura, género de lepidópteros nocturnos de la familia de las polillas) merece nuestra particular atención. Era un modelo especial, preparado para la travesía del Atlántico. El día 4 de agosto de 1932 fue entregado al famoso piloto de 27 años James Mollison, quien, pocos días antes había contraído matrimonio con la no menos célebre aviadora Amy Johnson (notoriedad que ganaron ambos sobre las rutas imperiales que unían la Gran Bretaña con Australia y Ciudad de El Cabo), por lo que el pequeño monoplano, matriculado G-ABXY, fue bautizado con el simbólico nombre de "The Hearsh's Content" ("La Alegría del Corazón").

Prescindiendo del equipo normal de TSH a bordo para ahorrar peso, Mollison se dirigió a Baldonnell, en el Condado de Dublin, decidido a aprovechar la luna llena próxima, y, una vez allí, hizo llevar la avioneta sobre la Playa de Port Marnock, dispuesto a realizar el viaje Irlanda-Nueva York en un tiempo máximo de cuatro días.

A las 11 h. 35 min. del jueves 18 del citado mes de agosto, después de

recibir una carta destinada al Alcalde de Nueva York de manos del Lord Alcalde de Dublin, y de abrazar a Amy Johnson, su mujer, toma la salida. Tras largo rodaje de casi una milla de longitud y 28 segundos de duración, logró que las frágiles alas de madera, merced al impulso de los 130 CV del Gipsy Major, alzarán del suelo la tonelada y cuarto de peso a plena carga del pequeño monoplano. Diez minutos más tarde el semáforo de Galway señalaba su paso volando a 60 metros de altura.

Alrededor de las 16 horas, a unos 800 kilómetros de la costa irlandesa (exactamente, 52° 22' de latitud Norte y 20° 32' de longitud Oeste), el transatlántico "Ascania", de la compañía naviera Cunard Line, hizo sonar sus sirenas saludando el paso de la avioneta, mientras ésta efectuaba un giro a modo de saludo sobre la cubierta del barco antes de proseguir su ruta. A 900 kilómetros de este punto de encuentro Mollison fue avistado por el buque canadiense "Beaverbral". Pronto aparece la niebla que obliga al joven aviador a ascender a 4.000 pies por razones de seguridad. Durante la noche encuentra algunas nubes y, con las primeras luces del amanecer, des-

ciende de nuevo al nivel del mar para calcular su deriva sobre las crestas de las olas.

A las 5 h. 45 min. (hora local) "La Alegría del Corazón" cruzaba sobre Halifax, justo 24 horas y escasos minutos después de haber abandonado la costa irlandesa, habiendo desarrollado una velocidad media de 160 kilómetros por hora. Estuvo dando vueltas sobre dicha ciudad y, al fin, enderezó rumbo hacia Nueva York, llegando a asomarse al estado de Maine, pero la niebla le cerró el paso, voló varias horas desorientado en derredor de la Bahía de Fundy para, al final, verse obligado a tomar tierra, al borde del agotamiento físico, en Pennfield Ridge (New Brunswick, Canadá) unos 50 kilómetros al SO de St. John, cuando los relojes locales marcaban las 11 h. 45 min. La enorme lucha de Mollison con las adversas condiciones meteorológicas queda de manifiesto en el hecho de que el piloto empleó seis horas en recorrer los últimos 250 kilómetros. En los depósitos quedaban solo 10 galones de combustible. La distancia total recorrida fue de 4.320 kilómetros en 30 horas y 12 minutos, lo que representa un promedio

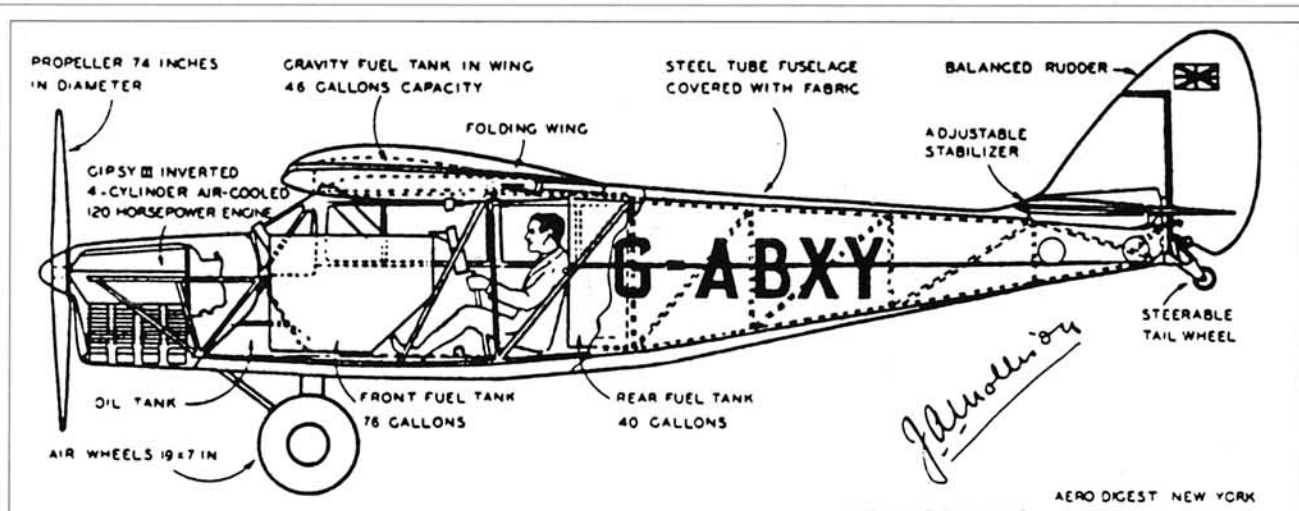


Diagrama con el autógrafo de Molleson mostrando la disposición interior de la avioneta

de velocidad de 143 kilómetros por hora.

Esta travesía del Atlántico estableció varios records importantes; menor tiempo de vuelo entre Europa y América en dirección O-E; primera travesía en esa dirección llevada a cabo por un tripulante solitario; vuelo de mayor duración efectuado hasta entonces por una avioneta y primer raid realizado por un pequeño aparato de esta clase sobre el Atlántico Norte. ¡Ah! Y otro detalle singular: el costo de la gasolina y aceite consumidos fue de sólo 65 dólares. Esto dio lugar a muchos comentarios humorísticos por el hecho de ser Mollison de origen escocés...

El día 21, a las 4:35 de la tarde aterrizó Mollison en el aeródromo neoyorquino de Roosevelt Field. Siete días después salió del mismo punto con ánimo de invertir el viaje, pero, aconsejado por su mujer, el médico que le asistía y Lord Wakefield, mecenas de sus vuelos, abandonó el proyecto dirigiéndose a Quebec el 2 de septiembre para embarcar allí con su avioneta a bordo del "Empress of Britain" que zarpó para Europa el día 3.

Pero no terminó aquí la aventura transatlántica de la "Polilla" de Mollison. El día 6 de febrero de 1933, a las 8 h. 12 min. de la mañana, "The Heart's Content" abandonaba el aeródromo británico de Lypne, y después de hacer escala en Barcelona, Agadir y Villa Cisneros, se posaba a las 9 de la mañana del día 8 en Thies (Africa

Occidental Francesa). Una vez repostado, se lanzó sobre el Atlántico Sur, logrando despegar al segundo intento pasada la media noche del 8 al 9.

A las 6 h. 55 min. de la mañana siguiente fue localizado por el barco-aviso de la Aeropostale francesa "Vedette 4" a unos 1000 kilómetros al SO de Dakar. El viaje continuó sin novedad cerrándose brillantemente con la llegada y toma de tierra en Natal a las 18:20 (hora de Greenwich). Acaba de cumplir la proeza de llevar a efecto la primera travesía E-O del Atlántico Sur en vuelo solitario convirtiéndose de este modo Mollison en el primer aviador que en estas condiciones había vencido el Atlántico Norte y el Atlántico Sur. Los 3.200 kilómetros del salto Thies-Natal fueron cubiertos en 17 horas 30 minutos, a la velocidad media de 182 kilómetros por hora. Su aventura, después de detenerse en Caravelas y Río de Janeiro concluyó en Buenos Aires, desde donde regresó a Europa por vía marítima. El total del viaje representó un recorrido de 11.200 kilómetros en 2 días 17 horas y 45 minutos de vuelo efectivo.

Todavía fue el Atlántico Norte caja de resonancia para el nombre de Mollison en dos nuevas ocasiones. Al año siguiente, acompañado de su mujer voló con un biplano bimotor De Havilland Dragon desde el País de Gales al estado de Connecticut donde aterrizaron de mala manera, y el 29 de octubre de 1936, pilotando

un potente Bellanca de audaz diseño, fue de Terranova a Londres en el tiempo récord de 13 horas 17 minutos. Pero ésta es otra historia. Aquí no se utilizó los valiosos servicios de la pequeña y valiente Puss Moth, que ya tenía bien ganado su puesto en la Galería de Aviones Célebres.

BREVE DESCRIPCION DEL AVION

He aquí las principales características del monoplano De Havilland DH-80 Puss Moth, de James Mollison. Motor DH Gipsy Major, de 130 CV. Envergadura, 11,20 m.; longitud, 7,62 m.; altura, 2,08 m. Superficie, 20,65 m². Peso vacío, 597 kgs.; peso cargado, 1.249 kgs. Velocidad máxima, 206 k.p.h.; id de crucero, 174 k.p.h.; id económica de crucero, 153 k.p.h. Autonomía, 33 horas. Radio de acción, 5.800 kilómetros.

Pintado de gris plata, estaba reservada la parte anterior de la cabina al depósito principal de combustible, de 340 litros; otro tanque de 210 litros situado detrás del asiento del piloto y dos de 90 litros en las alas elevaban a un total de 730 litros la capacidad máxima de combustible del aparato. Exteriormente, la modificación del puesto de pilotaje se acusaba por la mayor extensión de las superficies laterales acristaladas, con la adición de dos ventanas en la parte posterior. En la cola, sobre la parte alta del timón de dirección, tenía pintada una pequeña bandera inglesa. ■