



Felipe Ezquerro

Vista lateral del avión momentos después de su toma de tierra.

De Moscú a California, vía Polo Norte

El gigantesco **ANT-25** cubre 10.148 kilómetros sin escalas

FELIPE EZQUERRO

UNA de las primeras cosas que traspasó las herméticas fronteras del misterio que envolvía el mundo interior de la Unión Soviética en los años 20 fue el conocimiento de la existencia de unos aviones con nombre propio o, por mejor decir, de unas siglas reveladoras de un diseño original: ANT, correspondientes al ingeniero Andrei Nikolayevich Tupolev. Sabido es que, en sus orígenes, la aviación rusa tuvo un precursor genial, Igor Sikorsky, quien, cuando todos los demás constructores no habían pasado del monomotor

ultraligero, había hecho volar -menos de diez años después del primer "salto" de los hermanos Wright- un biplano tetramotor de gran tamaño, el famoso "Ilya Murometz" con seis pasajeros a bordo, el cual, el 12 de julio de 1914 realizó el vuelo Kiev-San Petersburgo, con escala en Orsha - 1.060 kilómetros- en 13 horas. Del "Ilya Murometz" se derivó una serie de aparatos polimotores, en número cercano al centenar, entre 1914 y 1917.

Pero la revolución de octubre de este último año cambió el rumbo de

la historia para desgracia de la humanidad. Entre los millares de rusos que huyeron del caos bolchevique, Sikorsky consiguió escapar, llegando a Nueva York el 30 de mayo de 1919, donde reanudaría su carrera de constructor, primero de aviones e hidroaviones, y luego de helicópteros, con la brillantez de todos conocida. En suelo ruso la barbarie roja arrasó con todo.

Empieza a levantar cabeza la aviación soviética de la mano de los alemanes. Las restricciones impuestas por el Tratado de Versalles a la in-

dustria aeronáutica germana la obligaron a buscar nuevos horizontes fuera de su país. Y así, en abril de 1922, al reconocer -primer país en hacerlo- Alemania al nuevo estado soviético, se abre en un suburbio de Moscú, donde antes se fabricaban los Sikorsky, una cadena de producción de Junkers F-13, popularísimo monoplano metálico de transporte del que se construyeron allí 40 ejemplares con los que, a partir de 1923, se abrió la línea aérea troncal Moscú-Bakú y algunas otras más.

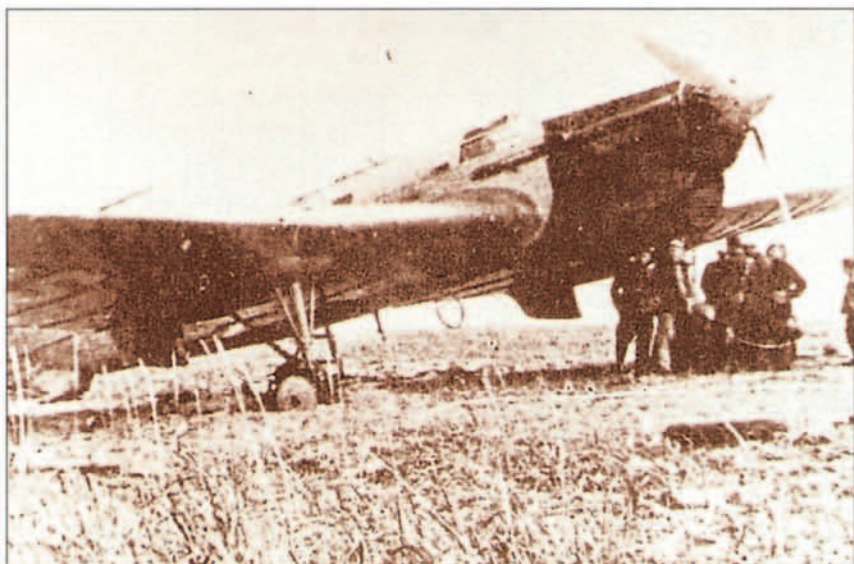
En 1925 hace su entrada en la escena doméstica Tupolev con su biplano ANT-2, capaz para dos personas, al que, en agosto del mismo año sucede el ANT-3, versión mejorada del anterior y que inspiró tal confianza a las autoridades que consideraron al avión perfectamente apto para llevar la bandera soviética al extranjero en misión de propaganda. Un ejemplar, bautizado con el nombre de "Proletariado Soviético" y pilotado por Mikhail M. Gromov realizó el circuito Moscú-Koenisberg-Berlín-París-Roma-Praga-Viena-Varsovia-Moscú entre el 31 de agosto y el 2 de septiembre de 1926, rompiendo de este modo el telón de acero con Europa por primera vez.

Son incontables los modelos Tupolev que vinieron a continuación, bajo las mismas iniciales ANT y luego ya con el nombre completo del constructor, a partir del ANT-40, el "Katiuska" de nuestra guerra, que pasó a denominarse Tupolev SB-2. La larga cadena culminó con el TU-144 supersónico, aparecido en 1968. Muerto el veterano ingeniero, su nombre se perpetúa; el último producto es el Tu-204, capaz para el transporte de 200 pasajeros, nacido en 1989.

Nuestros lectores saben, por artículos precedentes, que fue en los años 20 y 30 cuando se desencadenó la batalla por los récords mundiales de distancia. Cada vuelo despertaba una extraordinaria expectación en la opinión mundial y el éxito alcanzado por un avión constituía la mejor propaganda para la industria de la nación. Por razones de prestigio la Unión soviética se apuntó también a esta carrera, siendo autorizado Tupolev por el Consejo Revolucionario de



De izquierda a derecha: Yumashev, Gromov y Danilin.



En esta foto se aprecia el abrupto terreno donde el avión soviético concluyó su histórico vuelo.

Guerra a llevar adelante su proyecto ANT-25 RD (Rekord Dal'nost, o récord de distancia). El mismo Mikhail Gromov, que pilotó el ANT-3 por media Europa en 1926, efectuó el primer vuelo del prototipo de este avión, de considerables dimensiones, el 22 de junio de 1933. Después de algunas modificaciones en el aparato, éste fue sometido a una serie de vuelos de resistencia, el último de los cuales, en el que Gromov estuvo acompañado por A.I. Filin e I.T. Spirin, se convirtió en récord de distancia en circuito cerrado, registrado el 10 de septiembre de 1934, con

12.411 kilómetros de recorrido y 75 horas 02 minutos de duración. La marca, sin embargo, no fue reconocida oficialmente por no pertenecer la URSS entonces a la Federación Aeronáutica Internacional.

El 20 de julio de 1936, el ANT-25 RD fue puesto en las manos del reputado piloto Valery P. Chkalov, quien, en unión de Baidukov, otro piloto bien experimentado, y del navegante Alexander V. Belyakov despegó de Moscú rumbo al norte y, siguiendo, aproximadamente, un círculo máximo hacia Siberia Oriental, alcanzó, finalmente, la pequeña isla

recha se agita el Pacífico, velado por las nubes; a nuestros pies, duerme la tierra firme. Desde nuestra altura de casi 10.000 pies descubrimos una cadena de casas iluminadas... Comenzamos a sentir los efectos de la fatiga. Pero las reservas de combustible son muy estimulantes. Al aproximarnos a San Francisco vemos que nos es posible volar más lejos. Así, pues, lanzamos un radio: Continuamos nuestro vuelo".

Luego se produce un largo silencio. Los aviadores soviéticos no responden a las llamadas que se les dirige por radio. La persistente niebla hace temer por su suerte. Por fin, a las seis de la mañana hace su aparición el avión sobre el Hemet Valley, junto a la villa de San Jacinto, del estado de California. Dan vueltas durante veinte minutos y acaban posándose sobre un abrupto pastizal cuando el reloj local marcaba exactamente las 06:30. El recorrido efectuado medía 10.144 kilómetros y valía para nuevo récord mundial. La duración del vuelo fue de 62 horas 07 minutos. La fecha para la historia: 12/14 de julio de 1937.

BREVE DESCRIPCION DEL AVION

El ANT-25-I era un monoplano, con ala baja de enorme envergadura y excepcional alargamiento de 13-1, que albergaba en su espesor los depósitos de combustible. Tenía un revestimiento de chapa ondulada que, para el vuelo-récord, fue cubierta de tela, reduciendo así el coeficiente de rozamiento. La capacidad de carburante sobrepasaba los 6.100 kgs., más de la mitad del peso total del aparato. Sus tres tripulantes iban alojados en una larga cabina cerrada. El tren de aterrizaje era replegable parcialmente. El motor era un AM-34-R, de 12 cilindros en V, refrigerado por agua, con una potencia de 900/1000 CV.

Medía 34 metros de envergadura por 13,40 de longitud y 5,50 de altura, siendo su superficie alar de 88 metros cuadrados. El peso en vacío era de 4.200 kgs. y el peso máximo de despegue alcanzaba los 11.525 kgs. La velocidad máxima se situaba



El ANT-25 fue expuesto en el Salón Aeronáutico de París de 1938.

alrededor de los 240 kilómetros por hora y la de crucero, en los 200 kilómetros por hora, aunque la desarrollada en el vuelo récord fue de 179 kilómetros por hora. El radio de acción teórico estaba calculado en torno a los 13.000 kilómetros.

El ANT-25-I llevó en un caso pintada de rojo vivo la parte delantera del fuselaje correspondiente al capot del motor, así como el ala y el empenaje de cola; en otro caso totalmente de gris; de gris todo el resto del fuselaje. En intradós y extradós del ala,

en grandes caracteres blancos, la inscripción URSS, a un lado, y NO-25-I, al otro.

El gran publicista aeronáutico Ron E.G. Davies, en su documentadísima obra sobre la Aeroflot, que nos ha proporcionado algunas interesantes notas históricas, dice que se construyeron unas quince unidades del ANT-25. Aunque no se intentó posteriormente ningún otro vuelo espectacular, estos aparatos fueron utilizados en diversos trabajos experimentales ■