

Crónica de la Guerra

LA AYUDA AMERICANA A INGLATERRA

I. - Acarreo de aviones en vuelo a través del Atlántico Norte.

(Por el Capitán Edward Smith. - De *Aviation*, mayo de 1941.)

Es media noche y me encuentro sentado en mi "despacho" chupando de un tubo de oxígeno y preguntándome con asombro por qué tarda tanto el ala en recuperar su posición después de cada "meneo". Mi primer oficial está a mi lado también con un tubo en la boca, pero no aspira. Se encuentra malo; acaso el prolongado efecto de la gran altura. Mi radiotelegrafista se encuentra en mejor forma; pero como no nos está permitido emplear nuestro equipo de radio, excepto en caso de gran apuro, se pasa casi todo el tiempo asomado hacia la oscuridad exterior.

La noche es tan negra como el fondo de un pozo. El resplandor de nuestras luces de situación apenas es visible a seis metros de distancia a través de la lluvia pertinaz. Después de subir a 6.000 metros, con objeto de desembarazarnos de una carga de hielo, nos encontramos sacudidos con regular violencia por la tormenta.

A más de cinco kilómetros, bajo nosotros, se encuentra el Atlántico Septentrional esperando inscribir nuestros nombres en la pizarra del fondo del mar, a continuación de la lista de víctimas acreditadas a los submarinos que acechan.

Y a esos submarinos es a los que nosotros estamos engañando esta noche, porque éste es el primer vuelo transatlántico de acarreo de bombarderos para la Gran Bretaña. Nuestro avión forma parte de una formación de siete, todos separados ahora, pues cada hombre tiene que ocuparse de sí mismo en la tormenta.

En la actualidad se transporta por vía aérea un buen número de aviones de bombardeo, y la corriente de entregas por este procedimiento es cada día mayor. A pesar de que el número de aviones que han volado hasta la fecha hacia Inglaterra no es más que una fracción pequeña de las cifras que se han publicado a ojo de buen cubero, el número es realmente considerable. Y puedo afirmar que todos los aviones han llegado "sanos y salvos" a su destino. Se ha demostrado ya como factible el sistema de entregas mediante vuelos en masa de bombarderos a través del Atlántico a mediados del invierno y siguiendo rutas sobre círculo glacial ártico. Es un método más rápido y seguro que el de su transporte por vía marítima, al mismo tiempo que permite se empleen para otras necesidades de abastecimientos de guerra una buena cantidad de tonelaje de buques mercantes. La parte más peligrosa de nuestra tarea fué siempre el regreso al Canadá en barco. Este peligro y el retraso que implica el medio de transporte marítimo se eliminará pronto, me parece, mediante un servicio de hidroaviones que transportará a los pilotos del servicio de acarreo transatlántico en calidad de pasajeros desde las Islas Británicas al Canadá (1).

Sobre el Atlántico ya se ha volado muchas veces antes de la institución del servicio de transporte por vía aérea. La lista de los vuelos transoceánicos empieza con fechas muy anteriores al comienzo de la guerra, y muchos son los que han llegado a hablar un poco despectivamente del "estanque" que separa a Europa del Continente norteamericano. Ya han hecho el viaje toda clase de personas a bordo de toda suerte de aparatos. A pesar de todo eso, el Atlántico sigue siendo un formidable "estanque", especialmente para volar en formación a mediados del invierno a bordo de aviones terrestres, sin emplear la radio y bajo las restricciones que impone la guerra. Nosotros tuvimos que volar sobre una ruta que está

en las cercanías de Groenlandia e Islandia durante la noche y con unos informes meteorológicos muy deficientes. Hasta el día del último Armisticio, cuando nuestra escuadrilla de siete *Lockheed "Hudson"* llegó a la Gran Bretaña, había dudas sobre la posibilidad práctica de efectuar vuelos de entrega de bombarderos terrestres a través del Atlántico. La repetición, con gran éxito, de estos vuelos durante los meses de invierno ha demostrado plenamente la factibilidad de la operación. Debido al secreto que se comprometen a guardar las tripulaciones en tiempo de guerra, no puede darse una información detallada de la operación de transporte de bombarderos. Muchos de los relatos de tales vuelos son completamente ficticios e hijos de imaginaciones un tanto exaltadas. No hace mucho que estoy en relación con este servicio, y me es posible dar un informe verídico sobre el servicio en cuestión. No hay posibilidad, dada su organización, de dar informes de carácter militar acerca del mismo. El lector se dará cuenta de que es por esto por lo que no se da descripción alguna de los Aeropuertos ingleses, en los que se ha hecho entrega de los aviones, o sobre la ruta que se ha seguido.

El verano pasado, en la fecha en que se hizo el llamamiento a los pilotos americanos para el servicio de transporte de aviones bombarderos por vía aérea hasta Inglaterra, acababa yo de llegar a los Estados Unidos, después de pasar algún tiempo prestando mis servicios en una de las líneas aéreas de China.

No obstante haber ido yo en agosto, llegaron los últimos días de septiembre antes de que estuviese organizado nuestro programa aeronáutico preliminar. Fueron dos *Lockheed "Hudson"*, a fin de comprobar las aptitudes de los voluntarios en el pilotaje mediante instrumentos. Las pruebas se efectuaron bajo la supervisión de D. Bennett, Superintendente del establecimiento, que más tarde fué el Jefe de la primera formación que atravesó el Atlántico Norte. A los que aprobamos el examen preliminar se nos contrató. Los pilotos ganaban 1.000 duros al mes. Yo fuí nombrado Capitán y se me encomendó una tripulación. Entre las obligaciones de cada tripulación había la de efectuar una serie de vuelos de prueba con cada bombardero antes de emprender la travesía, comprobando cuidadosamente la potencia de los motores y el consumo de gasolina.

El *Lockheed "Hudson"*, una versión militar del *Lockheed* modelo 14 de transporte, es un aparato muy conocido. Al ser entregados al Canadá se les enmascara convenientemente para su empleo en Europa. Van provistos de dos motores *Wright CR 1.820-G 205, A. Cucioné*, y su peso total normal es de unos 9.000 kilogramos. No obstante, con carga extra de combustibles y equipo, su peso máximo en vuelo llega a los 10.000 kilogramos. La capacidad total de gasolina es de unos 4.000 litros y 140 litros de aceite. Lleva un equipo de radio "Bendix", con un transmisor y dos receptores, con un goniómetro. El equipo de instrumentos es de tipo *standard*, con piloto automático. Solamente el avión que va a la cabeza de la escuadrilla lleva un equipo para navegación celeste. La navegación actual se hace principalmente a la estima, figurando los vientos conocidos a lo largo de la ruta como determinados por las cartas meteorológicas, basadas en las informaciones que pueden obtenerse antes de cada vuelo. Las Pan American Airways, navegando a la estima, conceden un error de 30 millas en cada 1.000. En mi primer viaje de transporte mi error fué justamente de 45 millas en 2.100.

(1) *N. de la R.*—Alguno de estos aparatos se ha destruido, con todos sus ocupantes.

Además del equipo *standard*, el *Hudson* va provisto de un bote salvavidas de caucho plegable, pudiendo lanzarse automáticamente en caso de que el avión se vea forzado a precipitarse en el Océano. Estos botes se inflan mediante botellas de aire comprimido y llevan provisiones de alimentos y agua, así como bengalas de señales.

En los bordes de ataque de las alas y en las superficies de mando del "Hudson" se han montado dispositivos descongelantes Goodrich. Además, sobre esos dispositivos descongelantes, y a todo lo largo de los bordes de ataque, se untó una capa de mezcla anticongelante, conocida con el nombre de Kilfrost. La combinación de los descongelantes y del Kilfrost ha dado muy buenos resultados en todas las ocasiones en que lo he empleado, a pesar de lo cual no creo en su eficacia en condiciones en que la congelación persista durante más de cinco a seis horas.

Aunque el *Hudson* puede almacenar una cantidad más que suficiente de gasolina para todo el vuelo, es muy importante controlar cuidadosamente su consumo. El empleo de la potencia se limita al número de la potencia por c. v. y por motor en los vuelos de transporte que nos ocupan. Cada avión realiza todo un programa de vuelos de prueba en el Canadá, simulando las condiciones de vuelo transatlántico, con el fin de determinar con la máxima precisión el consumo de combustible. En uno de mis vuelos de prueba cubrí unos 1.450 kilómetros, con un viento de una velocidad de 218 kilómetros, a una altura de 2 a 3.000 metros, determinando un consumo de 252 litros por hora.

En otra prueba subí a cerca de 3.000 metros con una tripulación de tres hombres a bordo, pudiendo establecer la siguiente proporción de consumo: 248 litros por hora para un vuelo cuya duración fué de cuatro horas y siete minutos. Más tarde pude comprobar que el verdadero consumo de gasolina en la primera travesía fué de 277 litros por hora, con una velocidad de 375 kilómetros por hora. La velocidad alcanzada, considerando la poca potencia a que trabajaron los motores, se debió, en parte, a los vientos favorables, así como a la altura (5 a 6.000 metros) a que hice casi todo el vuelo. La velocidad comercial del trayecto completo fué sólo de 343 kilómetros por hora, debido al retraso de casi una hora después de tomar tierra en las Islas Británicas. Este retraso obedeció principalmente a unas malas condiciones atmosféricas locales, que dificultaron nuestra orientación para aproximarnos al campo que se nos asignó como fin de nuestro viaje.

Después de terminar por completo los vuelos de prueba en las cercanías de Montreal, se me ordenó adelantarme hasta Terranova y esperar la salida de la primera patrulla para su travesía atlántica. El viaje desde Montreal hasta Terranova—unos 1.450 kilómetros—lo hice sin escalas y navegando a la estima, con el fin de simular en la mayor proporción posible las condiciones transoceánicas. Transportábamos la mayor carga posible de combustible e hicimos el viaje sin emplear la radio. El vuelo lo hicieron tres aviones en formación, llegando perfectamente a una base bien equipada cerca de la costa de Terranova.

Después de esperar dos semanas, recibimos noticias de Montreal, en la mañana del 10 de noviembre, anunciándonos que Bennett, nuestro Superintendente de vuelo, llegaría a primera hora de la tarde para dirigir nuestra formación en su travesía hasta Inglaterra, saliendo aquella misma noche. Todo nuestro grupo de siete aviones estaba ya dispuesto para el viaje. El resto del día se empleó en una minuciosa comprobación de todo el equipo. Examinamos cuidadosamente los paracaídas y los salvavidas. Se pasó revista a las provisiones que se llevaban para caso de accidente, que consistían en algunos litros de agua, media docena de latas de carne y media docena de pastillas de chocolate. No se nos entregaron armas de ninguna clase; íbamos como pilotos civiles, y no llevábamos uniforme alguno.

Bennett aterrizó a primera hora de la tarde y llamó a los demás Jefes para deliberar. Poseíamos informes meteorológicos completos de estaciones de Canadá, Irlanda e Inglaterra, y la Oficina Meteorológica de nuestra Base de Terranova preparó una carta muy detallada de todas las condiciones meteorológicas a lo largo de nuestra ruta. Se entregó a cada Capitán una copia esquemática de la mencionada carta y el informe sobre las condiciones conocidas de los vientos dominantes. Tomando como base esta información, Bennett preparó un

plan de vuelos que previera cualquier contingencia que pudiera presentarse. Si nos viéramos en la necesidad de navegar por los instrumentos, deberíamos romper la formación y continuar cada cual de por sí. Al llegar a un punto determinado previamente, después de unas cuatro horas y media de vuelo, cada Capitán decidiría si continuaba el viaje o si regresaba, según las condiciones. Después de pasar este punto teníamos que continuar el viaje de todas las maneras. Cuando terminó de exponer el plan de nuestro vuelo, nadie tuvo sugerencias ni críticas que hacer. Estábamos todos dispuestos a despegar.

A la hora de la comida todos estábamos un poco preocupados; éramos un grupo de 21 hombres encargados de emprender el ensayo que serviría para determinar si era posible entregar los bombarderos americanos volando en formaciones compactas. Las tripulaciones eran cuatro americanas y tres inglesas. Los ingleses aparentaban una gran serenidad y sangre fría; pero me parece que la mayor parte de los americanos estaba en un estado de tensión nerviosa muy parecido al mío. Estos ingleses nos pagaban por hacer el trabajo de entregarles unos aviones que necesitaban: éramos los muchachos con que contaban para entregar la mercancía. No había tiempo ni estábamos para pensar de nosotros mismos como "portadores de la antorcha de la libertad"; pero, por mi parte, aceptaba la responsabilidad de mantener bien en alto el honor y las tradiciones de los pilotos americanos en general. Unos cuantos pilotos americanos fueron rechazados después de los vuelos de prueba, al comprobarse lo exagerado que eran hablando de su experiencia aeronáutica. Y entre los canadienses hubo algunos comentarios un tanto desfavorables respecto a esos pilotos americanos.

Un poco antes de las siete de la tarde reuní mi tripulación y saltamos a nuestro aparato. El mío era el número seis en la formación de siete, el último en la pata de la derecha de la V de la formación. A las siete y media Bennett comenzó a rodar su avión sobre la pista de despegue; después de rodar sobre los dos tercios de la pista, desapareció en la noche. Los otros cuatro aviones anteriores al mío despegaron en rápida sucesión, y en seguida me tocó hacerlo a mí. Nada extraño ocurrió en el despegue, y como la visibilidad era buena, pudimos localizar cómodamente las luces de situación de los otros aviones, y pronto ocupamos nuestros puestos respectivos en la formación.

Alcanzamos una altura de 3.000 metros, altura que conservé la primera pata de la patrulla al objeto de beneficiarse de los vientos favorables. La luna desparramaba su luz a través de un mar de nubes. La atmósfera estaba en calma y era muy clara; nuestro avión funcionaba a la perfección. Todos seguíamos al Jefe y era él quien conducía y dirigía la navegación. La salida no podía ofrecernos mejores auspicios.

A pesar de disponer de comunicación por radio con los demás aviones y sernos permitido su empleo cuando lo estimáramos necesario, apenas hubo necesidad de hacerlo. Previamente habíamos convenido lo que haríamos en caso de que las condiciones meteorológicas nos obligasen a romper la formación. Se había establecido un punto medio a unas cuatro horas y media de vuelo, a cuya altura todos los aviones debían continuar hasta Inglaterra. Como he dicho anteriormente, si alguna circunstancia desfavorable se producía en cualquiera de los aviones, el aparato regresaría al campo de salida.

Después de algunas horas de tiempo relativamente bueno, encontramos formaciones de nubes, y pronto entramos de lleno en una zona tormentosa. La tormenta estaba indicada en nuestros mapas, y subimos a 5.000 metros, en la esperanza de que a esa altura la tormenta quedaría abajo, pero sin éxito. Muy pronto nos precipitamos en medio de las nubes negras de la tormenta. Volamos hacia el Sur durante veinte minutos, y entonces regresamos a nuestra ruta primera. Minutos después de romper la formación comenzamos a apreciar las primeras formaciones de hielo sobre el aparato. En seguida empecé a notar los efectos de la altura, y mi primer Oficial se hallaba completamente incapacitado por el momento. Para desembarazarme del hielo subí rápidamente hasta 5.400 metros y pronto nos encontramos libres de él, aun cuando la tormenta no cesaba. En el interior de la cabina había una temperatura razonable; pero afuera la temperatura había bajado hasta 23 grados bajo cero. Nuestro equipo de oxígeno no era muy perfecto, pero conservé la altura de 5.400 metros, sin

tratar de subir más. Nuestro mapa indicaba que permaneceríamos en la zona de la tormenta durante una hora aproximadamente, pero la realidad fué que se extendió a casi todo el recorrido. Uno de los motores comenzó a fallar y perdí algunas revoluciones por minuto.

En este momento del vuelo mi inteligencia, lo mismo que el motor, daba saltos alarmantes, y traté de conservar el dominio de mis sentidos, lo que conseguí aspirando oxígeno de mi aparato inhalador. Lo que más nos preocupaba era el comportamiento del piloto automático. El ala se hundía en aquel aire pesado y después volvía a subir muy lentamente. Consulté los instrumentos con el objeto de hallar alguna pista que me llevase al descubrimiento de lo que ocurría, asustado de tener que enfrentar mis sentidos, no muy claros, con el piloto automático, y observé que la presión del aceite para el mando automático era muy baja. Reaccioné inmediatamente, y desconectando el piloto automático, volé manualmente durante casi una hora. Cuando lo desconecté, el manómetro de presión, en el que se debía leer ciento, marcaba cerca de 35. Como quiera que el servo-motor estaba accionado por esta presión hidráulica, estaba claro que la baja presión era la causa de la lentitud de los mandos. Sin duda alguna, debido a un entretenimiento defectuoso, algunas causas extrañas en el sistema hidráulico habían determinado la obstrucción valvular, con la consiguiente reducción de presión.

Después de calcular nuevamente y con todo cuidado mi derrota, teniendo en cuenta los vientos, reajusté mi hora de llegada, modificándola en unos treinta minutos. Entonces empecé a descender. El temporal había amainado, y a 3.300 metros rompimos entre dos masas de nubes y pudimos ver la luz del día empezando a hacer su aparición delante de nosotros. Continuamos bajando hasta 2.400 metros y ya era visible el Océano. Continué volando a esta altura durante una media hora, manteniéndome cerca de las nubes para refugiarme en ellas en caso de que los imaginarios *Messerschmitt* se materializaran. A las ocho horas seis minutos de Greenwich descubrí una sombra negra en el agua, que poco a poco fué convirtiéndose en una isla. Divisamos tierra con quince minutos de adelanto.

Volamos alrededor de la isla con la intención de identificarla y fijar nuestra posición en el mapa. En este momento vi a un avión saliendo de la tormenta, y después de unos momentos de verdadera ansiedad pude identificar el avión de Bennett; pero antes de que yo pudiera interceptarlo, se hundió en otro banco de nubes y lo perdí de vista.

La visibilidad era mala. Finalmente bajé hasta 300 metros, pero me fué imposible determinar nuestra posición con exactitud. En este momento, uno de los depósitos de gasolina del ala se agotó y pude comprobar que no funcionaba el indicador del combustible. Había 400 litros más en los depósitos del fuselaje, pero no podía estar seguro de cuánta más me quedaba. Decidí emplear un procedimiento de urgencia y pedí por radio una marcación, a pesar de que se nos habían dado órdenes estrictas de evitarlo en lo posible.

El radio de a bordo consiguió comunicar, pero no estaba de acuerdo con la idea que yo tenía sobre nuestra posición, y

solicité una confirmación. Pero cuando mi radio quiso establecer comunicación nuevamente, no le contestaron. Después de volar alrededor de la isla durante cuarenta y cinco minutos, con la gasolina muy escasa, autoricé el envío de un mensaje pidiendo atención inmediata. Obtuvimos una respuesta satisfactoria y volamos a nuestro punto de destino sin más dilación. Me pareció que quien nos contestó tenía una opinión muy distinta a la mía respecto a la importancia de aterrizar el bombardero sin daños y en buenas condiciones sobre nuestro suelo inglés. Yo pude haber hecho un aterrizaje con precauciones en más de un prado, pero hubiera corrido el riesgo de averiar el avión.

A medida que me iba aproximando a mi punto de destino, era necesario volar a través de un puerto en una faja relativamente estrecha y a poca altura, debido a una combinación de colinas altas y un banco de nubes bajas. Se nos había ordenado que al volar sobre determinadas zonas, bajásemos el tren de aterrizaje y nos mantuviéramos a unos 300 metros de altura, a fin de no ser objeto de la "atención" de los servidores de las baterías antiaéreas. Así, pues, yo había desplegado mi tren al aproximarnos al puerto; pero, a pesar de eso, pasé unos momentos apurados cuando vi una lancha de patrulla dirigiendo sus armas contra nosotros. Bajé aún más y describí un círculo alrededor del bote, en tanto que el radio le daba a conocer nuestras intenciones amistosas. No nos hicieron ningún disparo y continuamos en línea recta hacia el Aeródromo.

Aterrizamos el 11 de noviembre, después de once horas y diez minutos en el aire. Bennett y otros dos aviones llegaron antes que nosotros. Todos los demás llegaron en el espacio de una hora. El primer vuelo de entrega en masa, constituyó un éxito completo.

Como ya lo esperábamos, en vista del secreto con que se preparó y efectuó el viaje, no había por allí ninguna comisión para darnos la bienvenida. Cuando llegamos, todos procedimos a engullir un desayuno, que fué mucho mejor acogido. Bennett no dijo una sola palabra del vuelo y no se nos dedicaron frases de felicitación. Inglaterra estaba en guerra y se esperaba que todos cumplieran con su deber, incluso los americanos. Así volvimos al Canadá para continuar nuestra tarea. Pero justamente seis semanas más tarde, precisamente en Navidades, cuando yo estaba en Terranova preparando la salida de mi segunda travesía, Bennett, en una carta, nos daba las gracias a todos por nuestra contribución al esfuerzo bélico de la Gran Bretaña.

No quiero dejar sin mención el hecho de que durante mi primera travesía fumé el cigarrillo más caro de mi vida. Estaba estrictamente prohibido fumar en el aire; pero durante algunos de los momentos de ansiedad que he referido antes, encontré placer y satisfacción en unas cuantas chupadas precipitadas. En consecuencia, se me informó oficialmente de que había violado el reglamento y se me impuso una multa de 100 dólares. Tal vez la más importante de las lecciones aprendidas en esta primera travesía haya sido la siguiente: "No fumar en ruta." Paso este aviso a todos los pilotos que aspiren a una plaza en el Servicio de Transporte Transatlántico.

II. - Los aviones de caza volarán a Inglaterra siguiendo rutas árticas.

(De *Canadian Aviation*, junio de 1941.)

El vuelo de los aviones de caza desde las fábricas norteamericanas hasta el frente británico es el primer paso en la estrategia bélica del Atlántico. Las entregas de material hechas "por vía aérea" están demostrando ser mucho más seguras y rápidas que las hechas por vía marítima para suministrar a Inglaterra bombarderos americanos. Por lo tanto, es lógico que se trate de aplicar una solución parecida para la entrega de los cazas.

Lord Beaverbrook, hablando en la Cámara de los Lores, dijo: "Se puede afirmar que, en un futuro próximo, nuestros cazas podrán volar siguiendo rutas un tanto diferentes a las que siguen los bombarderos."

No deja de ser interesante especular un poco sobre la geografía, los factores meteorológicos y las posibilidades

aeronáuticas que implica la travesía de los cazas hasta Inglaterra. La ruta a seguir pasará indudablemente sobre Groenlandia e Islandia, situadas a modo de puntos de escala a través del Atlántico septentrional.

Esta ruta septentrional no constituye una idea nueva, ni mucho menos. Desde hace más de diez años ha sido objeto de un estudio concienzudo y de numerosas expediciones, en las que se han estudiado las posibilidades de tráfico aéreo entre los dos continentes.

En 1931 y 1932 se registraron algunas propuestas para establecer un servicio de correo aéreo sobre esta ruta. El conocidísimo explorador ártico Wilhjalnur Stefannsson investigó la ruta para las Transamerican Airlines y las Pan-American Airways. La expedición británica para la ruta aérea