

El "récord"

mundial de

velocidad aérea

*El Lockheed "P-80", que detenta actualmente el "récord" mundial de velocidad.*

Por F. GARCIA LAGO

Decía Charles Gardner que la Aviación de la Marina norteamericana, con su fino Douglas "Skystreak", monoplaza de reacción, ha levantado el "récord" mundial de velocidad aérea hasta 650 millas por hora.

Es ésta una brillante hazaña que han recibido con caluroso aplauso los expertos en Aviación de la Gran Bretaña, que saben muy bien las dificultades y los peligros que implica el volar casi a 11 millas por minuto, a 50 pies tan sólo sobre el terreno y con la compresibilidad alerta para desmenuzar las piezas del aparato que se acerca demasiado a la zona "prohibida" por aquélla establecida alrededor de la velocidad del sonido.

Sin embargo, durante los doce meses últimos la compresibilidad ha perdido mucho terreno.

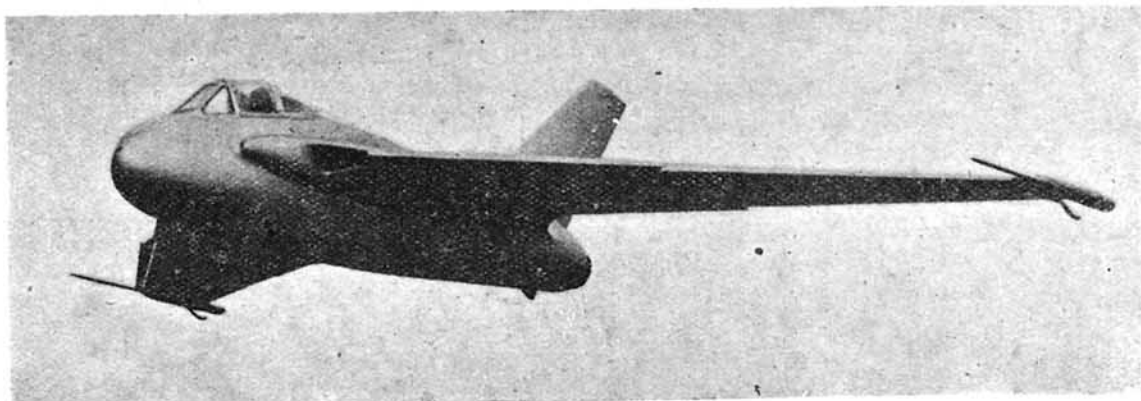
Hace escasamente un año, la marca mundial quedó en sólo 606 millas por hora; la consiguió el Capitán de Grupo "Willie" Wilson en un Gloster "Meteor" británico, un día de frío invierno, en Herne Bay, a lo largo del estuario del Támesis. Se realizaron, claro está, preparativos para rebasar esta cifra, y en el campo de aterrizaje "Batalla de Inglaterra", en Tangmere, a lo largo de la costa de Portsmouth, el Capitán del Grupo "Teddy", Donaldson, esperaba,

con un nuevo "Meteor", la mañana cálida y tranquila en la que no dudaba que podría alcanzar de 625 a 630 millas por hora.

Esa mañana cálida y tranquila no llegó jamás, y jugándose todo, desesperado, Donaldson hizo cuanto estuvo en su mano, una tarde lloviznosa, fría y amenazadora. Consiguió obtener una media de 616 m. p. h., hazaña muy estimable y digna de tenerse en cuenta, pero que constituyó un desencanto para cuantos sabían lo que el "Meteor" podría haber hecho en condiciones adecuadas. \*

Mientras Donaldson trillaba su camino a través de cielos sombríos, se estaba ya preparando otro avión británico, de reacción, para superar el nuevo "récord" que del "Meteor" se esperaba. Se trataba del pequeño monomotor "De Havilland 108", de tipo completamente nuevo, con alas en punta de flecha, que se construyó como precursor del "D. H." de cuatro motores de reacción para la travesía del Atlántico, en la actualidad fabricado en Hartfield.

Circulaban ya rumores acerca de la velocidad que el "108" podría desarrollar. El personal de la De Havilland, por su parte, guardaba un secreto impenetrable, limitándose a decir lo por todos esperado: que no se intentaría superar la marca con el "108",



*Una vista del Havilland "DH-108", en periodo de experimentación.*

a menos que se tuviera la casi seguridad de que había de batirlo por el margen exigido de cinco millas por horas.

Sin embargo, el piloto, el joven y hercúleo Geoffrey De Havilland, hizo una insinuación. Charlando con los pilotos de pruebas compañeros suyos, después de las famosas carreras anuales de Limne, dijo que había pilotado el "108" hasta el 86 por 100 de la velocidad del sonido, sin inconveniente alguno.

Las reglas de cálculo funcionaron inmediatamente, y se comprobó que en un día normal del otoño británico, el 86 por 100 de la velocidad del sonido equivalía a 655 millas por hora.

*Prueba final y desgraciada.*—Pocos días después, mientras los cronometradores estaban ya en el recorrido acotado en Tangmere esperando la llegada de De Havilland y de su diminuto y veloz avión, Geoffrey subió al "108" para una prueba final de cincuenta minutos a media altura. Antes de la media hora, el "108" se hundió en el Támesis y Geoffrey murió.

Lo ocurrido en este último vuelo es todavía un misterio; pero en la actualidad se admite, generalmente, que De Havilland estaba volando entre 650 y 665 millas por hora cuando el aparato fué víctima de la fatalidad.

La trágica muerte de Geoffrey De Havilland marcó el final de los intentos británicos para la obtención del "récord" correspondiente a 1946 y 1947. Realmente, el Gloster "Meteor", en un día bueno, podría haber mejorado en 10 millas aproximadamente sus 616 millas por hora; pero no se creía que ello mereciera la pena, por las grandes molestias y elevados gastos que implicaba. Después de todo, el "Meteor" era ya un aeroplano "tipo viejo". Había volado durante varios años, y, desde luego, era el único avión aliado de reacción que participó en la pasada guerra mundial. Las características y limitaciones del "Meteor" son ahora sobradamente conocidas para los técnicos, y es evidente que su límite estaba comprendido, aproximadamente, entre el 82 y el 83 por 100 de la velocidad del sonido (que normalmente es de 760 millas por



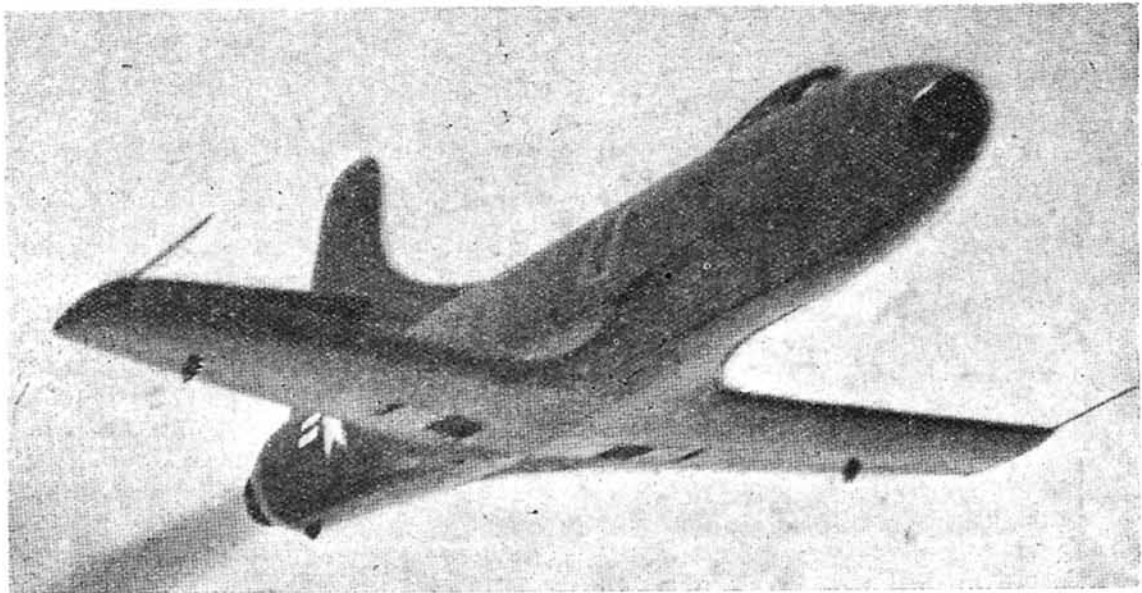
*El "Gloster Meteor".*

hora al nivel del mar). Aun así, a pesar de su edad, tenía todavía una "performance" mejor que la de cualquier aparato conocido en el mundo, algo que acredita en alto grado a Mr. Carter, de la Gloster Co., que proyectó el fuselaje del "Meteor" cuando se sabía mucho menos del extraño comportamiento del aire circulando por encima de 600 m. p. h.

Durante el último invierno, los Estados Unidos emprendieron un contraataque, destinado a arrebatárle el "récord" a Inglaterra. El avión que intentaron usar era el Lockheed "Shooting Star", aparato de reacción norteamericano, relativamente anacró-

ter "Meteor" nada tenía que temer del "Star" en la nueva versión de éste. En aquel entonces, luchaba con los inconvenientes de la compresibilidad alrededor del 79 por 100 de la velocidad del sonido—un buen 2 a 3 por 100 por debajo del viejo "Meteor"—, y evidentemente habrían de introducirse modificaciones antes de que el "Star" pudiera desafiar al "Gloster".

Los viajeros que atraviesan el Atlántico en los dos sentidos, entre los rivales amigos, pusieron la información al día. Realmente, se habían hecho intentos relacionados con el "récord" sobre la base del "Shooting Star", en el trayecto experimen-



*El Douglas "Skystreak", que ha alcanzado recientemente una velocidad de 1.056 kilómetros por hora, batiendo extraordinariamente la marca mundial de velocidad.*

nico, proyectado primitivamente durante la segunda guerra mundial, para emplear un motor de reacción británico. En realidad, el primer "Shooting Star" era un producto angloamericano, propulsado por uno de los primeros motores del Comodoro del Aire Frank Whittle.

Gran Bretaña tenía, además, un "Shooting Star" prestado, que se utilizaba como banco para pruebas de vuelo para el entonces nuevo Rolls-Royce "Nene", de reacción. Se averiguó la "performance" del avión, y una vez más funcionaron las reglas de cálculo. En los ensayos se evidenció que el Glos-

tal de los Estados Unidos: Mudoc, enclavado en el desierto de California. Los intentos habían fracasado, y, como se previó, el "Star" iba a modificarse.

Fué, aproximadamente, entonces cuando empezó a discutirse ampliamente el efecto de la temperatura sobre el vuelo a gran velocidad. Algún tiempo antes, se había observado que la velocidad del sonido aumenta en los días calurosos. En realidad, crece a razón de una milla por hora por cada grado centigrado. Donaldson no lo ignoraba, y por esto esperaba en vano un día con sol en Tangmere. El hecho es que si la velo-

cidad del sonido aumenta, puede crecer también la de un avión, que está limitado al 80 por 100 de aquélla. En otros términos: el calor reduce la compresibilidad y permite cubrir unas pocas millas más por hora.

El recorrido americano, en Muroc, está sobre un lago desecado del desierto; el sol cae en él de plano, registrándose temperaturas de 37° C. y superiores. El "récord" británico se había alcanzado a una temperatura de 15° C.; de modo que, por cálculos matemáticos elementalísimos, se observará que el "Shooting Star" pudo obtener una ventaja de 22 millas por hora sobre el "Meteor", solamente por la diferencia de temperaturas.

Los técnicos calcularon que, en su nueva versión, el "Stard" apenas si llegaría a lo que se proponía. Y así ocurrió.

Volando en Muroc, el "Shooting Star" acusó 623 millas por hora, batiendo al "Meteor" por siete millas por hora, o sea, por un exceso de dos millas sobre el aumento que debía registrarse para la homologación del "récord" por las autoridades internacionales.

*La diferencia se debe al calor solar.*—En Gran Bretaña no hubo sorpresas. Se solicitaron detalles de la temperatura, y pronto se supo que el "Star" había volado al 80 por 100 de la velocidad del sonido, ante el 82 por 100 del "Meteor". En otros términos: si el "Meteor" hubiera realizado la prueba en Muroc, habría alcanzado las 640 millas por hora; si el "Star" hubiera volado en Tangmere, sólo habría cubierto las 600 millas por hora. La diferencia es imputable únicamente al calor solar.

En cuanto se supo todo esto, el Ministerio de Suministros británico declaró que Inglaterra en 1947 no llevaría a cabo intento alguno para reconquistar el "récord".

Emplear el "Meteor" significaría esperar, con grandes gastos, un día caliente, que podría no presentarse jamás, y el nuevo "D. H. 108", sustituto del destruido, estaba dedicado a un complejo programa de vuelos experimentales, que debían terminarse an-

tes de poder perder tiempo en vuelos de "récord".

Existía, además, otra razón. Hasta Gran Bretaña habían llegado rumores relacionados con el "Skystreak" de la Marina norteamericana, que se tenía por mucho más rápido que el "Shooting Star", y se sospechaba que, levantando el "récord" hasta 630 millas por hora, por ejemplo, el viejo "Meteor" británico no haría más que plantar los bolos para que el "Skystreak" los tirara de nuevo.

Ya, en este momento, el "Skystreak" ha conseguido su objeto magníficamente. Ante todo, levantó la marca hasta 640 millas por hora, y ha vuelto a elevarla hasta 650 millas por hora.

Las velocidades, una vez realizadas las correcciones de temperatura, son equivalentes a 620 y 630 m. p. h. en el clima británico, y representa, aproximadamente, la "performance" total del "Meteor"; un poquitín más solamente.

Esto significa que el "récord" mundial de velocidad ha rebasado finalmente la capacidad del viejo "Meteor", que habría de cubrir ahora las 655 m. p. h. para reconquistar el galardón. No podría hacerlo aunque se mandara a climas más cálidos.

Pero Gran Bretaña tendrá de nuevo el "récord", y presiento—si no me equivoco—que en este año el "récord" mundial de velocidad en el aire estará al lado de esta parte del Atlántico.

Existen dos aviones que pueden conseguirlo, sin contar con los "desconocidos" o "todavía secretos".

El nuevo "108" podría alcanzar las 650 millas por hora en un día bastante frío, y las 660 m. p. h., si le favoreciera el sol, o si volara en una parte más cálida del Globo. Fundo este cálculo solamente en lo que se dice que consiguió el "108" primitivo y en la suposición de que el nuevo avión es tan bueno, si no mejor.

Luego queda el bombardero "Gloster", secreto, que ha de ser el sucesor del "Meteor".