

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

NA 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 Petesburgo, 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 industria 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.

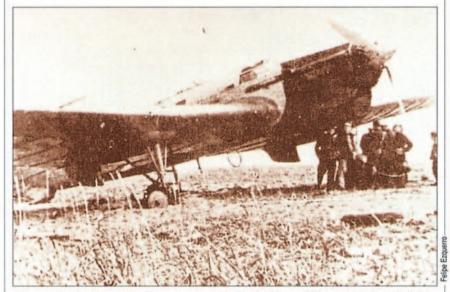
En 1925 hace su entrada en la escena doméstica Tupolev con su biplano ANT-2, capaz para dos personas, al que, en agosto del mismo año sucede el ANT-3, versión mejorada del anterior y que inspiró tal confianza a las autoridades que consideraron al avión perfectamente apto para llevar la bandera soviética 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 de Udd, en el mar de Okhotsk. El vuelo había durado 56 horas 20 minutos y la distancia recorrida en línea quebrada sumaba 9.374 kilómetros.

Al año siguiente, buscando el más difícil todavía, un segundo ANT-25, matrícula URSS. No. 25 se lanzó directamente al asalto del Polo Norte y, después de sobrevolarlo, puso rumbo Sur, hacia Portland (Oregon, USA), viéndose obligado a tomar tierra en la base militar de Pearson Field, en Vancouver, estado de Washington. Había cubierto un recorrido de 10.000 kilómetros, aproximadamente, pero, oficialmente, según el arco de círculo máximo, la distancia registrada fue de 8.529 kilómetros,

gante. A continuación resumimos lo esencial del relato del vuelo recogido en el libro "A América a través del Polo Norte", escrito por Yumashev y publicado en 1939 por el Centro Editorial en Lenguas Extranjeras. Honradamente, hemos de confesar que no conocemos el texto original; sólo la referencia que de él hizo el historiador norteamericano Martin Cole en el verano de 1968 en el "Journal" de la American Aviation Historical Society, cuando escribió que únicamente un ejemplar de este libro existía en los Estados Unidos y que él había aprovechado la ocasión de tenerlo temporalmente para fotocopiarlo en toda su integridad.

metros de longitud, el sobrecargado aparato estuvo a punto de fracasar en la maniobra. Puedo asegurar que si el avión hubiera tenido tan sólo 100 kilos más de peso la pista habría resultado demasiado corta".

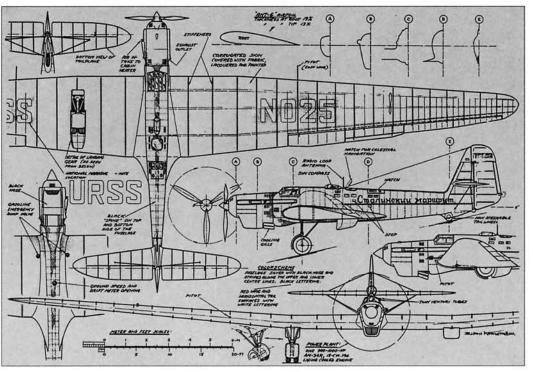
Ocho páginas dedica Yumashev, al decir de Martin Cole, al trayecto Moscú-Polo Norte. Después de una amplia descripción del largo camino celeste, el autor se expresa así: "a las 03:14 pasamos sobre el Polo Norte. Volamos a una altura de 8.850 pies (2.700 metros), a una velocidad de 160 kilómetros por hora". Ya se desliza el gigantesco avión desde la cumbre del mundo hacia abajo por el otro lado. A 6.000 kilómetros de la

capital soviética los tripulantes establecen su último contacto radiotelegráfico con Rusia y en los sucesivo lo mantendrán con Anchorage, Seattle y San Francisco.

El primer convencimiento exacto de que el avión soviético se encuentra sobre tierra americana llegó a las 10:25 de la noche (hora del Pacífico), cuando un piloto de United Airlines lo descubrió cerca de Roseburg (Oregon). Antes de la media noche una multitud comenzó a concentrarse en el aeropuerto de Oakland, a pesar de que la espesa niebla hacía poco probable la to-

ma de tierra allí en aquellos momentos.

Gromov ofrece pocos detalles de su vuelo desde la entrada por la costa americana. Brevemente, escribe: "alcanzamos las playas del Pacífico en las inmediaciones de Seattle... Empieza la primera noche efectiva del vuelo. Fue entre Seattle y San Francisco. Debajo de nosotros brillan las balizas de los aeródromos y las luces de pueblos y ciudades. A nuestra de-



Planta y alzados del avión soviético publicados por la revista norteamericana "Air Progress".

cubierta en 63 horas 25 minutos. La tripulación estaba formada por Chkalov, Baidukiov y Belyakov.

Un empujón más y el récord de 9.104 kilómetros de los franceses Codos y Rossi quedaría superado. Esta vez, un nuevo ejemplar del ANT-25, el RD nº 25-I, modificado considerablemente, fue puesto en las manos de Mikhail A. Gromov, como primer piloto, Andrei B. Yumashev, 2º piloto, y Sergei A. Danilin, nave-

Yumashev comienza diciendo: "Hasta muy recientemente se creía que el vuelo en el Artico era imposible. Sin embargo, el desarrollo de la aviación polar ha demostrado que para los aviones y los aviadores soviéticos el severo Norte no es una barrera infranqueable". El despegue se realizó en la madrugada del lunes (domingo en América) del 12 de julio de 1937. "A pesar de utilizar una pista especial de cemento de 1.600

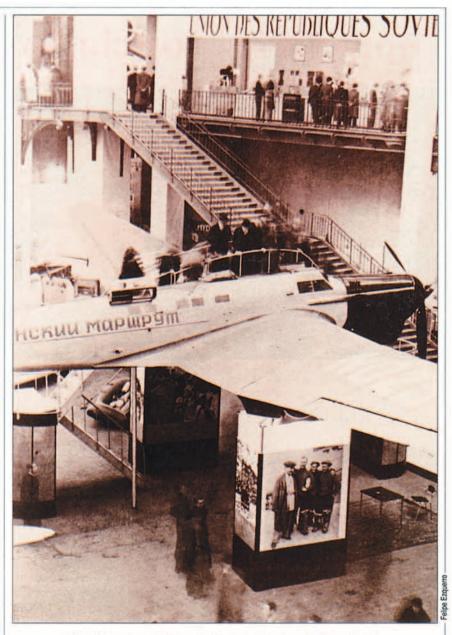
recha se agita el Pacífico, velado por las nubes; a nuestros pies, duerme la tierra firme. Desde nuestra altura de casi 10.000 pies descubrimos una cadena de casas iluminadas... Comenzamos a sentir los efectos de la fatiga. Pero las reservas de combustible son muy estimulantes. Al aproximarnos a San 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 reloi 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