

Un «salto» prodigioso en escuadrilla: de Ismailia (Egipto) a Port Darwin (Australia)

El Vickers «Wellesley»

FELIPE EZQUERRO
Fotos: Brooklands Museum

NO tuvimos que ir muy lejos para documentarnos sobre el Vickers «Wellesley», el avión británico que ganó merecidamente los titulares de primera página de los periódicos de todo el mundo a principios de noviembre de 1938. Entre las diversas fuentes de información que pudieran completar nuestro propio archivo, nada mejor que la perfecta ficha «aviográfica» debida a esa modesta gran figura del periodismo aeronáutico nacional que es Salvador Rello, un verdadero erudito en la materia, autor de numerosas publicaciones y editor emérito de la revista «Flaps», que mantuvo largos años en acción fecunda desde una capital de la vieja Castilla.

Nos dice textualmente en su ficha que, contemporáneamente a la aceptación, a los fines de evaluación por el Ministerio del Aire británico, de un ejemplar prototipo del biplano Vickers Tipo 253, para misiones generales, que respondía a la especificación oficial G.4/31, el equipo técnico director de Vickers, convencido de la eventual superioridad de la alternativa representada por un monoplano de propio diseño, denominado Tipo 290, se lanzó a la construcción del mismo como «private venture». El resultado fue el prototipo 0-9 que remontaba el vuelo por primera vez el 19 de junio de 1935, llevando a los mandos al piloto Mult Summers.

Tratábase de un biplaza con tren de aterrizaje replegable, monoplano de ala media en el que su proyectista, R.K. Pierson, utilizó ampliamente el ingenioso sistema de construcción

*El L-2638
del jefe de la escuadrilla,
cargando combustible
poco antes de iniciar el vuelo.*

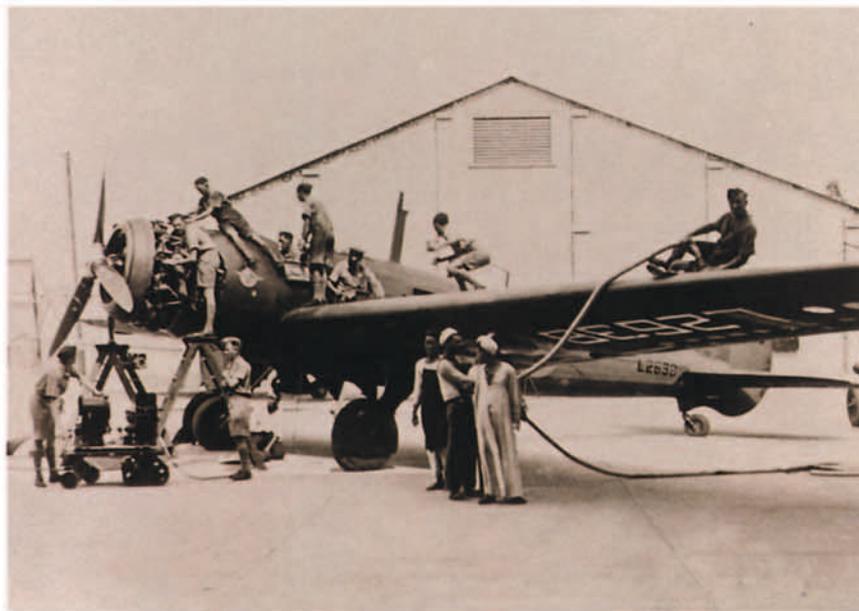


Prototipo de «Wellesley».

geodésica, patentado por el Dr. Barnes N. Wallis, así llamado en virtud de que su estructura está compuesta por elementos resistentes dispuestos

superficialmente a la manera de las líneas curvas —arcos de círculo máximo— que envuelven la esfera representativa de nuestro globo terrá-





Los tres Vickers del récord en Ismailia dispuestos para la partida.

queo. Esta fórmula permitía, con equivalencia de robustez, eliminar las cuadernas en el fuselaje y el costillaje en las alas, aprovechando al máximo el espacio interior de ambos elementos. La fabricación de alas de enorme envergadura, con grandes depósitos interiores de combustible, ofrecía a los aviones dotados con ellas posibilidades de máxima autonomía.

La dotación militar del avión venía integrada por dos grandes vainas suspendidas de sendos pilones bajo el ala para alojamiento de la carga de

bombas; una ametralladora fija en el borde de ataque del plano de estribor, activada por el piloto, y otra ametralladora móvil, en el puesto del observador, para la defensa posterior.

Queda arriba reseñada la fecha en que el prototipo del «Wellesley» efectuó su primer vuelo, pero hemos de añadir ahora que, apenas cinco semanas más tarde, tras otro de la serie de vuelos de prueba, sufrió graves averías al tomar tierra. Al ser reparado, emerge ya con el número de serie K-7556, asignado por la R.A.F. y

presenta notables modificaciones: los dos habitáculos para la tripulación, separados entre sí, estaban protegidos por cubiertas transparentes, y en el interior del fuselaje, entre los dos puestos citados, fue habilitada una cabina para alojamiento de un tercer tripulante en funciones de navegante.

El K-7556 justificó plenamente la confianza que en él depositaron sus creadores. Presentado a las autoridades ministeriales, éstas cancelaron el orden de compra del biplano Tipo 253 y formalizaron un primer pedido de 96 unidades del monoplano Tipo 290, ampliado luego hasta un total de 176 aparatos producidos entre marzo de 1937 y mayo de 1938, que fueron entregados a los escuadrones números 7, 35, 76, 77, 148 y 209, con bases en la Metrópoli, y los números 14, 45, 47 y 223, destinados en Ultramar.

Dentro del año 1938 se constituye una unidad especial denominada de «Desarrollo de Vuelos de Largo Alcance», compuesta por cinco «Wellesley» especiales Tipo 292, a los que se despojó del equipo militar y cuyas principales modificaciones fueron la sustitución del motor Bristol «Pegasus» XX, de 925 CV de potencia, que impulsaba el modelo estándar, por una versión especial, la Mk.XXII, que desarrollaba 1.010CV; poseía un compresor con notable economía de consumo en el vuelo a 10.000 pies; disponía de un piloto automático, y estaba provisto de depósitos de combustible que elevaban su capacidad hasta 5.864 litros.

Como un paso preliminar, el 7 de julio de 1938 cuatro de los cinco «Wellesley» Tipo 292 especiales, comandados por el Sqdn. Ldr. R. Kellert, volaron desde Cramwell al Golfo Pérsico y regresaron a Ismailia (Egipto). Posteriormente los cuatro aparatos retornaron a Upper Heyford, en el Reino Unido, para preparar su gran asalto al récord de distancia establecido por el ANT-25 soviético el año anterior.

El punto de partida escogido fue el aeródromo egipcio de Ismailia, a orillas del Canal de Suez, que disponía de una pista de más de un kilómetro de longitud, con una plataforma inclinada de cemento de 137 metros que



ayudaría a acelerar su carrera inicial de despegue. La meta se situó en Port Darwin, al Norte de Australia. La crónica de una revista inglesa de la época subrayaba que aquella ruta había sido elegida por el probable mejor tiempo de la zona y condiciones especiales para el despegue que ofrecía Ismailia y porque la trayectoria sobre el círculo máximo evitaría espacios montañosos y la mayor parte sobrevolaba territorios británicos o de países amigos, permitiendo en el tramo final, antes de alcanzar Australia, disponer de puntos alternativos de aterrizaje, válidos para el récord, en lo que entonces eran las Indias Orientales holandesas.

El 5 de noviembre, a las 03:55 (GMT), tres «Wellesley» de los cinco de este Grupo Especial de Vuelos de Largo Alcance despegaron de Ismailia. Cada uno de ellos pesaba a plena carga alrededor de 8.350 kgs. Eran el L-2638, tripulado por el Sqdn. Ldr. R. Kellet, con el Flt. Lt. R.T. Gething y P/O. M.L. Gaine; el L-2639, llevando a bordo al Flt. Lt. H. A. V. Hogan, con el Flt. Lt. R.G. Musson y el Sgt. T.D. Dixon; y el L-2680, ocupado por el Flt. Lt. A. N. Combe, con el Flt. Lt. B. K. Burnett y el Sgt. H.B. Gray. Los esperados vientos favorables se hicieron adversos al cabo de las primeras doce horas de vuelo y las condiciones meteorológicas se deterioraron seriamente sobre la Bahía de Bengala («mucho más un océano que una bahía»), alcanzando las peores manifestaciones sobre el Mar de la China Meridional y Borneo.

El viejo récord fue superado después de pasar la escuadrilla sobre Macassar, en la Isla Celebes, pero entonces el L-2639 descubre que está al límite de sus reservas de combustible, lo que le obliga a tomar tierra en Koepang, en la isla de Timor. La distancia cubierta por este avión era ya de 10.715 kilómetros, es decir 567 kilómetros por encima de la marca anterior. Después de repostar despegó para rendir viaje en Darwin tres horas más tarde que sus compañeros que alcanzaron la meta en vuelo directo.

Los otros dos aviones prosiguieron su vuelo sin detenerse y llegaron al punto fijado en el momento de su

*En pleno
vuelo
hacia la victoria.*

partida, posándose en el aeródromo de Ross Smith a las 04:00 (GMT) del 7 de noviembre. Habían permanecido en el aire 48 horas 05 minutos, manteniendo una velocidad de crucero de 241 kilómetros por hora. La distancia recorrida — nueva marca mundial registrada por la FAI— fue de 11.520 kilómetros. En el avión de Kellet quedaban sobrantes 44 galones (200 litros) de gasolina y en el de Combe escasamente 17 galones (77 litros).

BREVE DESCRIPCION DEL AVION

Vickers, poderoso grupo industrial británico de armamento y construcción naval, abrió un departamento aeronáutico en 1911, que en la inmediata Primera Guerra Mundial adquirió un extraordinario desarrollo, destacando de su producción el gran bombardero «Vimy», el cual, habiendo sido proyectado para atacar importantes objetivos en el interior de Alemania, no llegó a tiempo para su intervención en la contienda pero sí sirvió, al advenir la paz, para una serie de vuelos notables a distancia, especialmente la primera

travesía sin escalas América-Europa por Alcock y Braown, en junio de 1919, que fue objeto del segundo de los artículos de esta serie, publicado en mayo de 1990.



De izquierda a derecha, el Sqdn. Ldr. R. Kellet y los Flt. Lt. H.A.V. Hogan y A.N. Combe, pilotos de los tres aviones.



Fueron numerosos los modelos de aviones producidos por la firma con posterioridad hasta llegar al «Wellesley» y su hermano mayor el «Wellington», construido también de acuerdo con el principio técnico geodésico y que gozó de merecida fama en la Segunda Guerra Mundial.

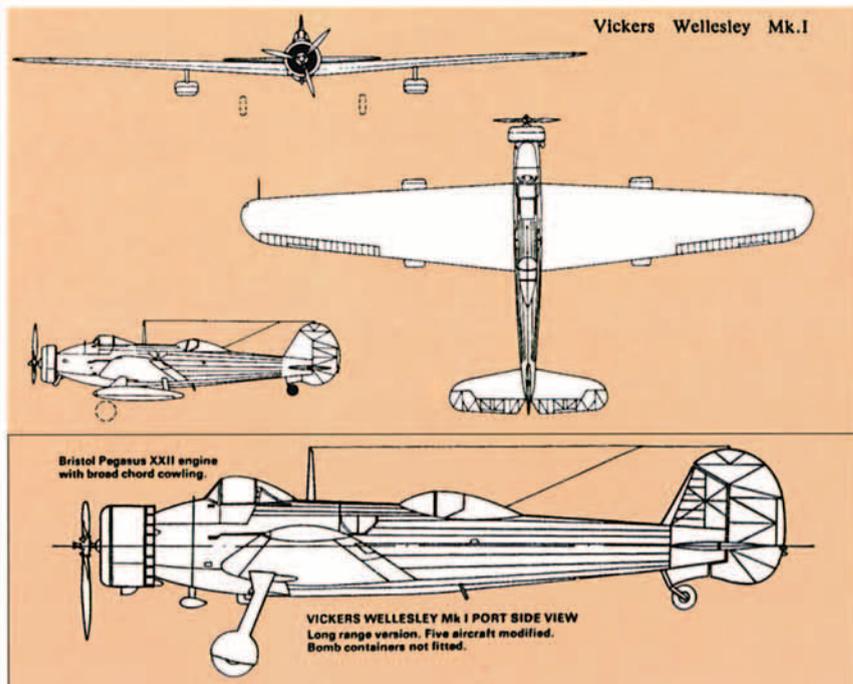
Por cierto, que al hablar de las peculiares características del sistema geodésico, señaladas al principio, dejamos de consignar un curioso y singular aspecto. Cuando la construcción metálica se había impuesto con el característico revestimiento resistente de duraluminio denominado «stressed skin», la estructura geodésica vino a prorrogar la vida de la clásica envoltura de tela, consustancial con el aeroplano desde sus albores a principios de siglo.

El Vickers «Wellesley» medía 22,731 m. de envergadura por 11,693 de longitud y 3,670 de altura, siendo su superficie alar de 58,53 m². El alargamiento del ala era de 8,85. El modelo estándar pe-

saba vacío 2.889 kgs. y tenía una capacidad de carga de 2.146. El peso total normal al despegue se situaba en 5.035 kgs.

La velocidad máxima al nivel del mar se cifraba en 287 k.p.h. y a 4.000 m. de altura en 336 k.p.h., siendo la de crucero de 300 k.p.h. a 4.570 m. de altura y 56% de potencia. El techo absoluto rozaba los 10.750 m. de altura, y el alcance, con 454 kgs. de bombas y a régimen económico de crucero, 3.000 kms.

La documentación gráfica que acompaña a este trabajo merece una mención especial. La foto del prototipo K-7556 procede del archivo de Salvador Rello y nos fue cedida generosamente; las otras cuatro relacionadas concretamente con los aviones del vuelo-récord, nos han sido facilitadas por el Brooklands Museum, «The Birthplace of British Motorsport and Aviation», previo pago de su importe. ■



Triptico del modelo estándar y vista lateral del «Wellesley» especial del récord.