

GALERIA DE AVIONES CELEBRES

VICKERS-VIMY - de Terranova a Irlanda sin escalas

FELIPE E. EZQUERRO

Fotos: Archivo del autor

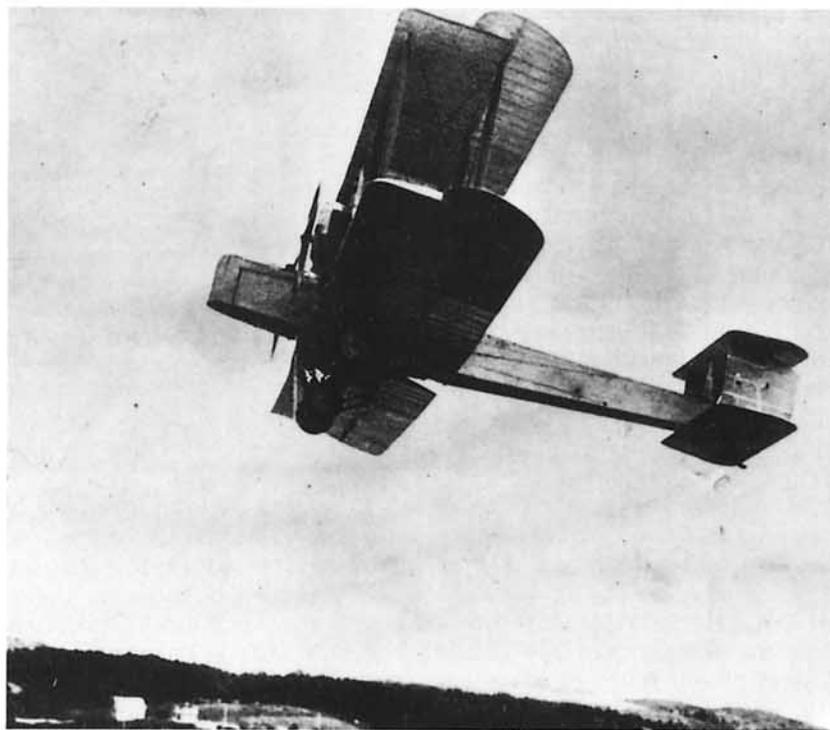
EL Vickers-Vimy fue un avión que tuvo un venturoso cambio de destino. Diseñado por Reginald Kirschaw Pierson para proporcionar a la RAF un bombardero estratégico, capaz de atacar objetivos industriales en Alemania, su prototipo F.B. 27 Vimy efectuó su primer vuelo el 30 de noviembre de 1917, y, aunque algunos ejemplares de la producción en serie llegaron a Francia antes del armisticio, ocurrido el 11 de noviembre del año siguiente, la verdad es que ninguno de ellos recibió el bautismo de fuego en la I Guerra Mundial.

Había sido encargado a la casa constructora en gran cantidad, pero al cese de las hostilidades se cancelaron numerosos contratos y el total de la producción quedó reducido a 230 unidades. Hubo una versión denominada Vimy Commercial, con fuselaje más ancho, que permitía el alojamiento de 10 pasajeros, del que se construyeron 48 ejemplares, y otra, conocida con el nombre de Vernon, de la que se fabricaron 30 unidades, cuya principal novedad consistía en la planta motriz (motores Napier, de 450 CV, en lugar de los originales Rolls-Royce, de 360 CV).

Pero no fue, precisamente, ninguna de estas versiones la que estaba llamada a traspasar las puertas de la fama, sino un ejemplar del modelo militar básico, adaptado al caso. Habiendo acabado de consumarse el

viejo sueño de cruzar el Atlántico por vía aérea en varias etapas por el hidroavión norteamericano NC-4, se trataba ahora de atravesar el océano en vuelo directo, sin escalas. De nuevo sirvió de señuelo una oferta de 10.000 libras esterlinas de Lord

Fue la propia casa constructora la que financió y preparó expresamente un modelo de su avión, despojado de su equipo militar y acondicionado convenientemente, bajo un carenado dorsal del fuselaje, con depósitos suplementarios de combus-



El VICKERS-VIMY de Alcock y Brown. Llegando a Irlanda el 14 de junio de 1919.

Northcliffe, propietario del "Daily Mail": "A la primera persona que cruce el Océano Atlántico desde cualquier punto de los Estados Unidos, Canadá o Terranova a cualquier punto de Gran Bretaña o Irlanda, o viceversa, dentro del plazo de 72 horas".

tibles, que le daban una capacidad total de 3.940 litros. El avión conservaba su instalación motriz originaria.

Sin embargo, no fue el único avión que respondió a la convocatoria de Lord Northcliffe. Con el Vimy vinieron a concentrarse

en Terranova para tomar la salida, en una verdadera carrera abierta, un gigantesco tetramotor de bombardeo Handley-Page V-1500 —que no llegaría a despegar—, el Martinside A, bautizado "Raymor", según la primera sílaba del apellido de sus tripulantes, y el Sopwith "Atlantic".

El primero en despegar, el 18 de mayo de 1919, fue el Sopwith "Atlantic", pilotado por Harry Hawker y K. F. Mackenzie-Grieve, quienes, después de volar 1.690 kilómetros en 14 horas y media, se vieron forzados a posarse en el mar, por avería del motor, junto al barco danés "Mary", que los rescató de las aguas pero sin poder anunciar al mundo el salvamento, por carecer de telegrafía sin hilos, hasta su arribada a la costa escocesa, el 25 de mayo. Hawker y Mackenzie-Grieve recibieron un premio de consolación de 5.000 libras esterlinas.

Una hora después de la partida del "Atlantic" —el "handicap" de una hora no era excesivo para la mayor velocidad de su avión— Raynham y Morgan pusieron su hélice en marcha pretendiendo adelantarse a sus rivales en el camino, pero, nada más iniciado el rodaje, rompieron el tren de aterrizaje y capotaron, quedando el "Raymor" completamente destruido y los dos tripulantes ligeramente heridos.

Los laureles del triunfo estaban reservados al Vickers, el cual no se halló dispuesto para la gran aventura hasta el mes siguiente. A las cuatro y media de la madrugada del 14 de junio, tras un difícil despegue desde Lester's Field, cerca de la capital de Terranova, St. John, en la península de Avalon, se dirigió hacia la bahía de la Concepción antes de adentrarse en el Atlántico.

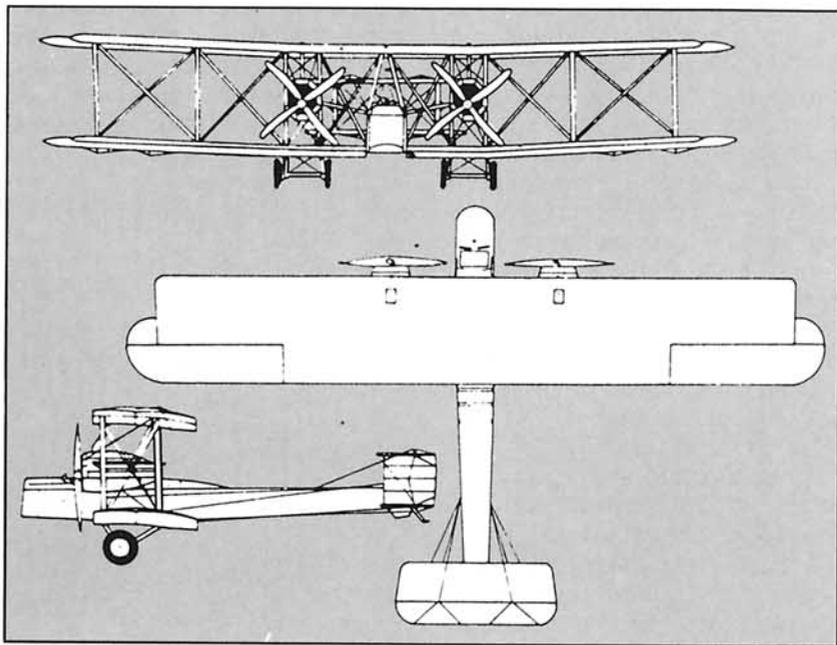
El pequeño radiotransmisor, que el capitán John Alcock y el teniente Arthur Whitten Brown llevaban instalado a bordo, se les estropeó antes de la primera hora de vuelo. Y en seguida un

espeso banco de niebla se alzó frente a ellos y acabó por envolverlos totalmente por espacio de siete horas, durante las cuales sólo ocasional y brevemente vislumbraron el cielo y el mar.

Vino la noche, que dio a los tripulantes una mayor sensación de soledad y abandono. El ruido de los motores hacía imposible entenderse a viva voz, obligándoles a un constante intercambio de notas escritas. Hubo un momento en que, desde los 4.000 pies de altitud, el Vickers entró en barrena de la que Alcock logró sacarle cerca de la superficie del mar.

cubrir la fuente de información más vital: el indicador de la reserva de combustible fijado en las barquillas de los motores, en el entreplano.

Entonces Brown tomó una decisión heroica. Soltándose del cinturón de seguridad, saltó de la carlinga al ala resbaladiza, y, en un doble movimiento acrobático a derecha e izquierda del fuselaje, llegó hasta los motores y rasgó con una navaja el hielo sobre los indicadores de gasolina. Hasta cinco veces repitió Brown la arriesgada acción antes de que el Vimy alcanzase cielos más templados.



A las tres de la madrugada la aurora comenzó a insinuarse tímidamente sobre el horizonte gris y Brown buscó con ansiedad fijar su posición. Continuaron subiendo al tiempo que penetraban en una formidable masa de cumulus-nimbus rasgada por el rayo y el granizo que pusieron a prueba durante unas horas la pericia de la tripulación.

A los 8.000 pies la nieve comenzó a dejar sentir su peso sobre alas y cola, en tanto que el hielo bloqueaba las tomas de aire de los motores. El tacómetro se heló y la nieve comenzó a

Llevaban más de catorce horas de vuelo cuando las nubes se rompieron para dar paso al sol que tan ansiosamente habían estado esperando. Pero, no todo había sido negativo en las circunstancias meteorológicas. Un fuerte viento de cola les ayudó poderosamente en su marcha y, poco después, "¡Tierra firme a la vista!": las islas de Eeshal y Turk. El gran esfuerzo estaba a punto de coronarse por el éxito. Diez minutos más tarde aparecían sobre la estación de telegrafía sin hilos de Clifden, Galway. Busca Alcock un lugar adecuado para tomar tierra y,

por fin, el gran biplano inglés posa sus ruedas sobre un terreno cenagoso en el que se hunden, al propio tiempo que hincaba el morro en el blando suelo, dejando la cola apuntando hacia lo alto, sin daño para los heroicos aviadores. Eran las cinco de la tarde. La distancia en línea recta cubierta fue de 3.156 kilómetros —nuevo record mundial— y el tiempo empleado, 16 horas 27 minutos, lo que arroja un promedio de 190 kilómetros por hora de velocidad. El mundo entero aclamó a Alcock y Brown, que fueron armados Caballeros por S.M. el Rey de Inglaterra.

Breve descripción del avión

El Vickers Vimy era un biplano bimotor terrestre de gran autonomía, impulsado por dos motores Rolls-Royce Eagle VIII, de 360 CV, accionando hélices de

T. Alcock.



A. W. Brown.



cuatro palas. El modelo transatlántico llevaba el puesto de mando ocupado por Alcock a la derecha, mientras el navegante Brown se sentaba a la izquierda. Tenía 20,42 m. de envergadura por 13,00 de longitud y 4,65 de altura, siendo la superficie alar de 123,56 metros cuadrados. Su peso en vacío era de 3.000 kilos y a plena carga, para el vuelo transatlántico, 6.000 kilos. Velocidad máxima, 160 kilómetros por hora. Velocidad de crucero, 150 k.p.h. Radio de acción, 3.900 kilómetros.

Normalmente, el tren de aterrizaje estaba compuesto por un par de ruedas gemeladas y un patín a proa para evitar el capotaje. Este patín fue suprimido para el gran vuelo. El Vickers Vimy se conserva en el Science Museum, de South Kensington, Londres. Allí lo vimos en nuestra primera visita a la capital británica, en enero de 1954. ■



Tras 16 horas y 27 minutos de vuelo, el VICKERS-VIMY se posaba de forma tan poco ortodoxa en suelo irlandés.