

Un viejo y pequeño monoplano Curtiss cierra la época  
heróica de la aviación sobre el Atlántico Norte

# Douglas «Wrong Way» Corrigan

FELIPE EZQUERRO



Mr Felipe E. Ezquerro

Don Ramon de la Cruz, 13

28001 Madrid, Spain

Sobre conmemorativo de los 50 años del vuelo.

La gran corriente fluvial de nuestra historia de aviones célebres - con éste ya son 23 capítulos-, que viene describiendo el progreso de los vuelos a distancia, no se encamina directamente a su desembocadura en la prodigiosa vuelta al mundo sin descanso protagonizada por el «Voyager» de Rutman y Yeager en diciembre de 1986, que le pondrá punto final, sino que se demora en meandros perezosos para recoger aspectos y episodios anecdóticos marginales, los cuales, a nuestro juicio, sazonan y pueden ofrecer una mayor amenidad que el simple frío relato cronológico de los sucesivos récords.

Tal ocurre con la travesía de Nueva York a Irlanda realizada por Douglas Corrigan en un pequeño y viejo avión en julio de 1938. Aquí nos tropezamos de nuevo con el nombre de Curtiss, el gran pionero norteamericano, que apareció en el capítulo inicial de esta nuestra serie de crónicas (Revista de Aeronáutica y Astronáu-

tica, marzo de 1990) referido al primer vuelo transatlántico de la historia, que, con una tripulación de seis hombres, encabezada por el coman-

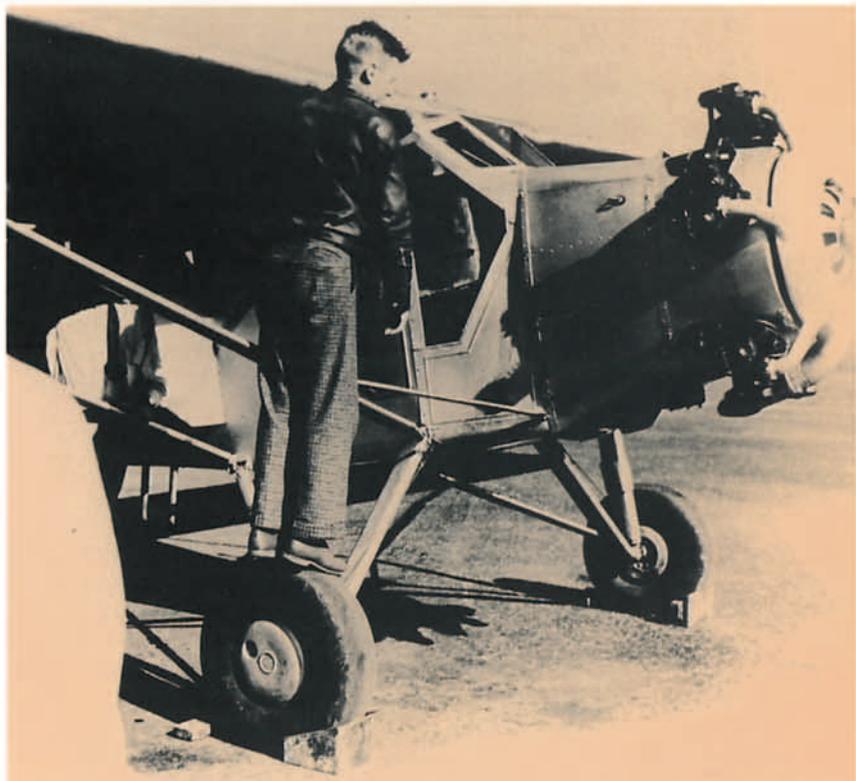
dante Read, llevó a cabo el hidroavión NC-4 (Navy Curtiss) en mayo de 1919.

En la década de los veinte, Curtiss ya no es un hombre ilustre sino una marca prestigiosa de aeroplanos que alcanzó gran difusión, puesto que perduró hasta más allá de los cuarenta, cuando prácticamente vuela el último miembro de la familia Curtiss, el caza P-40, combatiente de la Segunda Guerra Mundial, cuya producción cesó en diciembre de 1940 con un total de casi 14.000 aparatos. El bimotor C-46 «Comando» de transporte, contemporáneo suyo, con sus 3.000 ejemplares construidos, ha prolongado su operatividad hasta nuestros días en países del tercer mundo. Los diseños posteriores tuvieron vida efímera y Curtiss desaparece como constructor antes de 1950.

Por cierto que este fabricante se caracterizó por la denominación ornito-



Douglas «Wrong Way» Corrigan y su avión Curtiss-Robin «Sunshine». (Foto archivo Ezquerro).



El avión se prepara para el vuelo transatlántico. (Foto Smithsonian Institution).

lógica dada a la mayoría de sus productos. Los aviones Curtiss se identificaban con el nombre de un ave: «Hawk», «Falcon», «Condor», «Seagull»... («Gavilán», «Halcón», «Condor», «Gaviota»...). En 1928 nace el modelo 50 «Robin» («Petirrojo») impulsado por un motor de 90 CV. La producción total del «Robin» fue de 769 ejemplares, cifra considerable para la época, que alcanzó su apogeo en 1929. La serie final de 40 unidades fue equipada con un motor Wright-Whirlwind J-6-5, de 165 CV de potencia. Con uno de estos ejemplares denominado «St. Louis Robin» los hermanos Jackson y Forest O'Brien, entre el 13 y el 20 de julio de 1929, batieron el récord de permanencia en el aire con reabastecimiento en pleno vuelo, con 420 horas 17 minutos de duración.

Hemos hecho, con sus antecedentes familiares, un apunte del avión, que se complementará con la descripción final acostumbrada, y vamos ahora a dar una pequeña referencia del piloto. Douglas Corrigan era uno de los pocos empleados que componían la plantilla de personal de la

Ryan Airlines Inc., pequeña fábrica de San Diego, California, que, bajo la dirección técnica de Douglas H. Hall, en menos de dos meses construyó el «Espíritu de San Luis» con el que Charles A. Lindbergh voló a la inmortalidad el 20 de mayo de 1927.

Aquella proeza dejó marcado al joven Corrigan, quien, once años más tarde, se hizo con el veterano «St. Louis Robin», que rebautizó con el nombre de «Sunshine» («Luz del Sol»). Pero los años transcurridos desde su construcción no habían pasado en balde. Fue necesario entelar-lo de nuevo, cambiarle el motor; en una palabra, ponerlo a punto antes de lanzarse a la disparatada empresa que estaba dispuesto a acometer: la travesía del Atlántico con un avión anacrónico.

Comenzó por trasladarse desde Long Beach, California, a Nueva York en vuelo directo de 27 horas 50 minutos. Coincidió el anuncio de su proyecto con el sensacional periplo de Howard Hughes, recién reseñado por nosotros y, aunque el victorioso desarrollo de éste acaparaba la atención de todo el mundo, ello no fue obstáculo para que las autoridades aeronáuticas americanas se ocuparan también de Corrigan para dictar una rotunda prohibición a su aventura. La vejez del avión, con una espartana instalación instrumental a bordo, y las desfavorables condiciones meteorológicas aconsejaban esta decisión.

Corrigan había cargado 946 litros de gasolina para su vuelo transcontinental llegando a su destino con una reserva de sólo 19 litros. Llenó aho-



El «Sunshine» en Long Beach, California, después de su regreso triunfal, el 10 de septiembre de 1938. (Foto archivo Underwood).



En 1966, veintiocho años después de su aventura, el viejo Curtiss se dispone a realizar por primera vez un nuevo vuelo. (Foto archivo Underwood).

ra sus depósitos hasta su capacidad máxima de 1.211 litros, en espera, según dijo, de autorización para volver a su punto de procedencia, y decidió pasar la noche junto a su aparato. En la madrugada del día siguiente, 17 de julio, exactamente, a las 05:17 (hora local), en contra de todas las previsiones, saltaba al aire. Puso rumbo a California, en una aparente intención de retorno, pero,

de pronto, giró 180° y se dirigió a mar abierto.

Luego se hizo un largo silencio hasta que, al día siguiente, 18 de julio, a las 13:30 (GMT) Corrigan se posaba en el aeródromo de Baldonnel, cercano a Dublin. Cuenta un cronista que al descender de la estrecha cabina, el piloto americano exclamó: «¿Cómo? ¿Estoy en Irlanda? ¿Así, pues, he cruzado el Atlántico?»



Corrigan en el interior de la cabina del Hornet Moth de su amigo Ed. Clark, en agosto de 1988. (Foto archivo Underwood).

Mi brújula no funcionaba bien». El joven aviador se había «equivocado» de ruta, se había «despistado» en su vuelo. Por eso ha quedado, irónicamente, con el mote de Douglas «Wrong Way» Corrigan. 28 horas 13 minutos fue la duración de su travesía. Como la distancia cubierta se calculó en unos 5.000 kilómetros resulta que el pequeño Curtiss «Robin», con viento de cola, desarrolló una velocidad de crucero de 170 kilómetros por hora.

#### BREVE DESCRIPCION DEL AVION

Como hemos indicado, el «Sunshine» de Corrigan era un Curtiss Modelo 50 «Robin», monoplane de ala alta, de construcción mixta, ala de madera y fuselaje de tubos de acero con revestimiento de tela. La cabina daba acomodo a tres personas, piloto delante y dos pasajeros detrás, en asiento contiguos, que para el vuelo transatlántico fueron reemplazados por tanques suplementarios de combustible. Medía 12,50 metros de envergadura por 7,65 m. de longitud y 2,44 m. de altura, siendo su superficie alar de 20,72 metros cuadrados. El avión estándar pesaba 770 kgs. en vacío y era 1.175 kgs. su peso máximo normal de despegue. Alcanzaba una velocidad máxima de 190 kilómetros por hora; la velocidad de crucero oscilaba en torno a los 160 kilómetros por hora y el techo de servicio se fijaba en 3.870 metros.

El «Sunshine» estaba pintado de gris, sin ningún especial relieve, y ostentaba en alas y timón de cola la matrícula NX-9243. Debemos la mayor parte de la información gráfica que ilustra este trabajo a la atención y cortesía de Mr. John Underwood, conocido historiador norteamericano, poseedor de uno de los más fabulosos archivos fotográficos privados del mundo, quien, al enviarnos sus fotos utilizó, precisamente, el sobre especial conmemorativo de los 50 años del vuelo transatlántico, que nos complacemos en reproducir. El veterano aparato se conserva actualmente en el garaje particular de la casa de Corrigan «el Despistado», en Santa Ana, California. ■