

HISTORIAS CURIOSAS DE AVIADORES EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Cuando los EE UU entraron en la segunda guerra mundial, fueron incautados por el gobierno federal casi todos los aviones -incluidos los famosísimos "clippers de PanAm- de todas las líneas aéreas. La compañía Pan American, la mayor de todas ellas en aquel entonces y la "protegida" por el gobierno norteamericano, también fue incautada como las demás. Y al igual que otras muchas cedió también sus tripulaciones. Concretamente las tripulaciones de la Panam aportaron al USAAF (las fuerzas aéreas del ejército USA, precursor de la actual USAF) un valiosísimo trabajo, pues Panam en 1.941 tenía una gran experiencia en vuelos transoceánicos sobre el Pacífico, pues había volado con los Sikorsky S-32, los S-40, los Martin M-130 y los Boeing B-314 (los famosos "clipper") en la línea San Francisco a Manila, una ruta de más de 11.000 kilómetros, y posteriormente volaba rutinariamente a Nueva Zelanda. Por tanto sus tripulantes, a los que no se les asignó ningún rango militar, volaron con las tripulaciones del USAAF asesorándolos en la navegación sobre grandes masas de agua, cosa que en aquel entonces los pilotos del USAAF no habían practicado casi nada. Los tripulantes de Panam volaban unas veces en sus propios aviones Panam con pilotos militares que, básicamente estaban aprendiendo navegación sobre los océanos, y otras volaban en los aviones militares asesorándoles sobre el mismo tema y otras muchas volaban en sus propios aviones de Panam, sin militares, bajo contrato con el gobierno federal prestándoles servicio de transporte de personal y material.

Una de aquellas tripulaciones de la división destacadas en Ghana cuenta la historia que transcribo a continuación, incluyendo un bonito record para el fabuloso Douglas DC-3.

Evacuación de Birmania

Fecha: a lo largo de 1.942

Lugar: De Birmania a la India

*Avión: Varios aviones. Especialmente **Douglas DC-3***

Hechos: Evacuación de soldados heridos y refugiados de Birmania, durante la invasión japonesa.

Por el Capitán Wayne Eveland perteneciente a la Pan American África

EL 7 de diciembre de 1.941-día del ataque japonés a Pearl Harbor- el capitán Wayne Eveland, miembro de un grupo de nuevos pilotos de Pan American voluntarios para volar la ruta de Accra, capital de Ghana, a El Cairo de la división "Pan American África" estaba cruzando el Pacífico en un hidroavión cuando se enteró de que los Estados Unidos estaban en guerra.

*Para mi copiloto, **Leo E. Viens**, y para mí, la historia de la ruta "China-Birmania-India"*

comenzó con un simple anuncio en el Boletín de los pilotos de la sección africana de la Pan Am, destacados en Accra, capital de la república de Ghana. El boletín decía que la 10ª Fuerza Aérea en India estaba buscando voluntarios para un servicio temporal que incluía volar en zonas de guerra. No se mencionaban detalles, recuerda el capitán Wayne. Leo me comentó que esto nos daría una oportunidad de ver algo de la India y del Lejano Oriente, y yo estuve de acuerdo. Dejamos Accra el 9 de abril de 1.942, y arribamos a Dinjan, en el extremo nordeste de la India, el 17 de ese mes.

Allí nos enteramos de muchas cosas que el boletín había olvidado mencionar. Los japoneses habían tomado las ciudades portuarias de China y Birmania, y marchaban hacia el norte -a través de Birmania- con el fin de eliminar la resistencia que aun persistía en China. Un buen número de soldados enfermos y heridos, así como miles de refugiados, eran enviados hacia el norte con la esperanza de lograr su evacuación a la India antes de que los japoneses llegaran hasta ellos y los hicieran prisioneros. En abril y mayo, cerca de una docena de tripulaciones de Pan American, sección de África, otro tanto proveniente del Ejército del Aire y de la CNAC, -China National Aviation Corporation- y una docena o menos de tripulaciones de la RAF, salvaron a varios miles de soldados y refugiados de la muerte o de caer prisioneros en Birmania.

Todos los aviones empleados en esa operación estaban desarmados. Todos los vuelos iban sobrecargados. Las cartas aeronáuticas tenían una buena cantidad de errores. No había oxígeno, y volar a alturas de 19.000 pies era tan común como hacerlo en medio de tormentas y sobre las más escarpadas montañas de la tierra. Estábamos volando en la cordillera del Himalaya. No había posibilidad de auxilio por radio y eran inusuales los campos de aterrizaje. Sólo unos pocos aviones contaban con sistemas de deshielo donde el hielo era lo único que abundaba.

El punto principal de evacuación era Mytkyna, en Birmania, (colonia inglesa por entonces invadida por los nipones) al norte del final de la línea ferroviaria, alrededor de 250 millas al norte de Mandalay. Cada día una gran cantidad de más y más heridos y refugiados esperaban el vuelo salvador que les podría dar la libertad y, casi siempre, aquello se convertía siempre en un auténtico pandemónium.

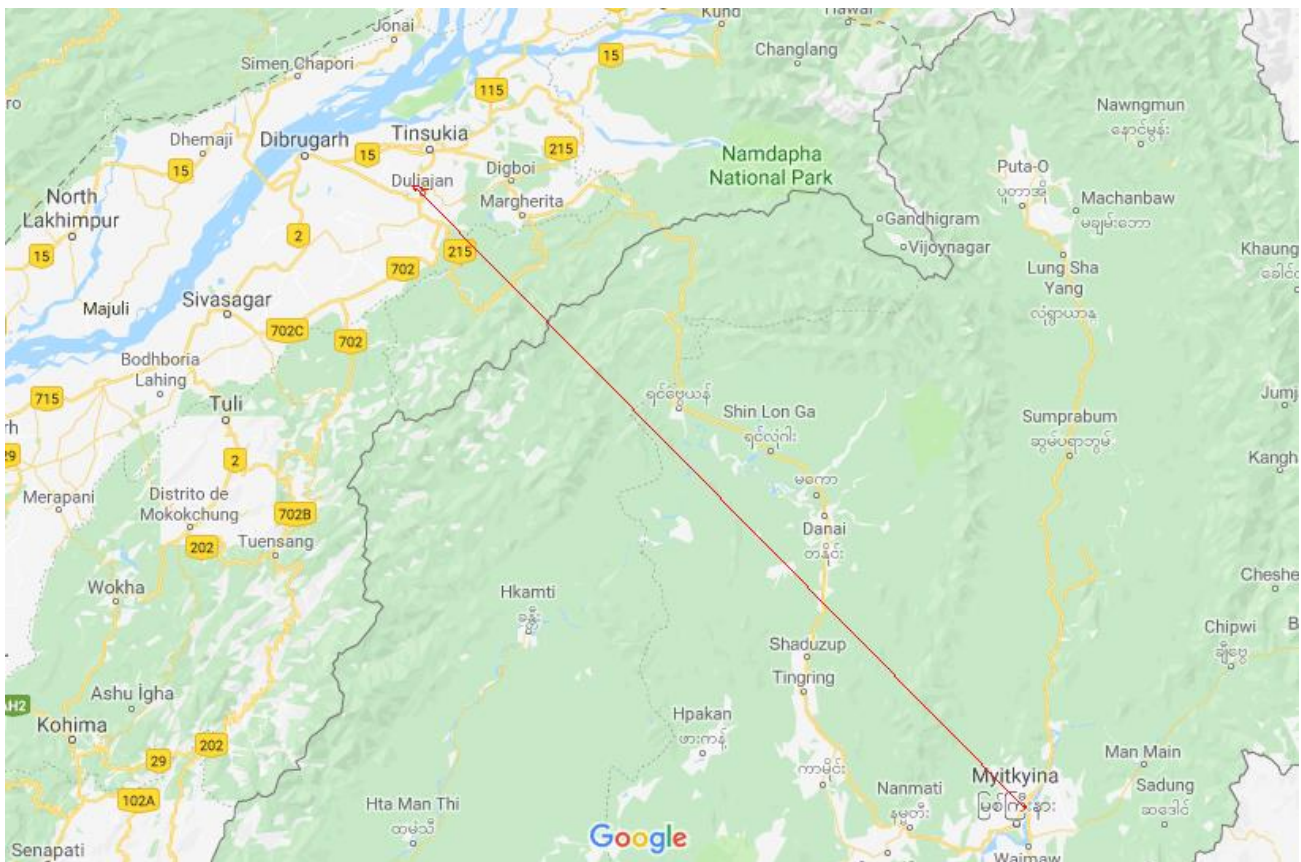
Los capitanes de Pan American daban prioridad a aquellos casos de heridos graves en camilla, luego a heridos, mujeres y niños. A menudo las mujeres birmanas decían que todos los niños a su cargo eran propios, pero nosotros sabíamos que probablemente incluían niños de hermanas, hermanos, parientes, políticos y vaya uno a saber qué, ¿pero cómo decírselo y negarles subir?

Subíamos todos a bordo. Cuando los asientos estaban llenos, los ubicábamos como podíamos. Antes de despegar, verificábamos todo a fin de cerciorarnos de que el peso nos permitiría volar. Colocábamos el equipaje con las personas. No creíamos poder salvarlos a todos, pero la verdad fue que salvamos a miles de ellos.

En una ocasión, Leo y yo realizamos un exitoso vuelo de Mytkyna a la India (casi 150 millas náuticas por derecho, pero atravesando el Himalaya por rutas predeterminadas, buscando "pasos" por las zonas menos peligrosas) con 74 pasajeros, además de nosotros mismos. Creo que 78 personas es un récord para

un DC-3, diseñado para sólo 26 pasajeros. ¡Lo que hubiera provocado una consejo de guerra en tiempos de paz estaba justificado en tiempos de guerra, por razones humanitarias!.

*Los bombarderos y cazas japoneses a menudo conocían los lugares en dónde recogeríamos a nuestros pasajeros, pero esto no preocupaba a los pilotos de Pan American tanto como el **horrible clima**. Las nubes hacían que la mayoría de las veces los pilotos tuvieran que volar por instrumentos Wayne Eveland, y uno se pasaba el vuelo rezando para que los mapas estuvieran bien y así evitar los picos de las altas montañas. Por contraposición ocurría que tanto las nubes como las montañas nos protegían de los japoneses mejor que una escolta de cazas.*



Ruta entre Birmania (hoy República de la Unión de Myanmar) e India. En la época que citamos Birmania era una colonia británica que estaba siendo ocupada, de sur a norte, por los japones.



La fotografía del DC-3 está tomada del artículo del capitán WAYNE EVELAND

La mayor preocupación de la mayoría de los pilotos era volar con aquel endemoniado tiempo monzónico y cómo encontrar el aeródromo sin asistencia de comunicación radio con tierra. Si bien muchos de los aeropuertos contaban con radio, ésta estaba usualmente apagada debido a que los japoneses podían localizarnos a través de ellas. Dinjan estaba en un valle profundo de la India, rodeado de montañas.

Regresando por instrumentos, sin conocer el clima o la velocidad y dirección del viento, el piloto debía descender cuando "creía " encontrarse sobre el valle. Si se equivocaba al "calcular", podía terminar contra una montaña. Si pensaba que volaba con viento de cola y lo hacía con viento de frente, todas sus especulaciones no valían nada. Decidir el momento de bajar era como jugar a la "ruleta rusa".

A la mañana siguiente, la tripulación de Pan American estaba en un avión en Dinjan esperando la señal de despegue- nada de comunicación radio-. Leo Viens y yo habíamos supuesto que seríamos los primeros en salir. Sin embargo dos DC-3 británicos salieron en primer lugar para Mytkynay, en Birmania. Pasado algún tiempo finalmente Operaciones canceló nuestra misión. Supimos más tarde que el capitán Dallas Sherman, que era el líder de los pilotos de Pan American asignados a la 10ª Fuerza Aérea, había insistido en que la Fuerza Aérea enviara durante la noche dos P-40 a determinar el tiempo que los japoneses tendrían sobre el campo de aterrizaje de Mytkyna, antes de que las tripulaciones de Pan American fueran enviadas allí. Posteriormente, la radio reportó que los dos DC-3 británicos habían conseguido descender en Mytkyna, pero que habían sido destruidos por cazas japoneses, y que ahora los japoneses controlaban el lugar.

Aquella flota aérea logró evacuar 3.564 mujeres, niños y soldados heridos desde Birmania, y, cuando ésta cayó, "la Ruta de la Joroba" se convirtió en la única ruta de acceso a China. Gracias a Dallas Sherman, Leo Viens y yo pudimos seguir vivos y narrar estos hechos.

(Esta historia apareció originalmente en el número 7 de "The Clipper", la publicación de la Pan Am Historical Foundation.)

NOTA.-La ayuda que la PAN AM aportó durante la segunda guerra mundial, como también las demás línea aéreas americanas, fue muy amplia. Por ejemplo, la división "Africa

Oriente” de la Pan Am, con sede en la ciudad brasileña de Natal, era un medio por el que el gobierno de Washington -con aviones y tripulaciones de PAN AM- montaron un puente aéreo para llevar avituallamiento militar a las fuerzas inglesas que combatían en Egipto. Los aviones del ejército americano -el USAAF- volaban desde varios puntos del territorio USA hasta la marítima ciudad brasileña de Natal con sus cargamentos y de allí los aviones de PAN AM los traspasaban a sus aviones y volaban a la isla de Ascensión -isla inglesa en medio del Atlántico Sur, a 2.300km de Natal- repostaban y seguían hasta la costa este africana, en Liberia en el aeropuerto "Robert's Field", a 1.600 km. Tras esta segunda etapa seguían, a Accra, en Ghana; luego cruzaban Nigeria, Costa de Oro y llegaban a Jartum, en Sudam y de ahí llegaban finalmente a El Cairo habiendo volado más de 5.200 KMS. sobre el continente africano, además de haber cruzado el océano Atlántico .

miguel ángel simón del fraile