

LA CONQUISTA DEL AIRE



HASTA principios de nuestro siglo no logró convertirse en realidad cumplida el sueño milenario del hombre de hacerse dueño del espacio aéreo; él, que era Rey de la Creación desde el remoto Génesis. Con anterioridad de muchos años había conseguido, sí, remontarse en la atmósfera sirviéndose de artefactos menos pesados que el aire, pero aquellos esféricos hinchados de hidrógeno estaban muy lejos de ser el vehículo dócil y manejable que ajustase su desplazamiento a la dirección pretendida por el aeronauta y más bien hacían a éste pasivo juguete de los caprichos del viento. Por eso las figuras de los Montgolfier, Pilatre de Rozier, Charles, etc., son fichas preciosas de archivo más que antecedente vivo y directo de la aviación de nuestros días.

Estamos por decir que el capítulo inicial sensible de la conquista del aire que hoy admiramos corresponde al brasileño Alberto Santos Dumont —millonario plantador de café—, quien, habiendo llegado a París a comprar un automóvil, se quedó en la capital francesa y desde 1898 por espacio de una década tuvo sujeta la atención de Europa a las experiencias de sus globos dirigibles. Precisamente en los umbrales del siglo —en el mes de octubre de 1901— sus trabajos tenazmente continuados obtuvieron la consagración oficial del Premio Deutsch de la Meurthe instituido para galardónar el primer vuelo alrededor de la Torre Eiffel. No contento con esto, Santos llevó a efecto en 1906 notables ensayos, los primeros oficialmente contrastados del Viejo Continente, con un biplano de su invención, demostrando la flexibilidad de su ingenio que supo trabajar con igual fortuna con los «menos» y los «más pesados que el aire».

Sin embargo, dentro de este último dominio la historia ha concedido justamente los máximos honores a los hermanos Wright y tiene ya valor de algo así como *partida de nacimiento del hombre-pájaro* aquel telegrama que la Western Union despachó el día 17 de diciembre de 1903, desde Kitty Hawk, en el estado norteamericano de Carolina del Norte, en el cual se anunciaban al mundo que Orville Wright con su aeroplano había permanecido en vuelo 57 segundos —hubo un error de dos segundos en la transmisión— «frente a un viento de 31 millas por hora»; mensaje de insospechado alcance entonces, que muy pocos periódicos yanquis se decidieron a insertar, con no pocas reservas.

No es cosa de seguir aquí paso a paso las vicisitudes de aquella época heroica de los primeros vuelos, pero sí es justo poner de relieve el enorme valor humano de cada uno de los constructores y pilotos de los primitivos aeroplanos cuya fe y entusiasmo desmedidos fueron la clave de la gran victoria. ¿Nombres? Veamos unos pocos: Henri Farman, que en enero de 1908 realizó el primer kilómetro en circuito cerrado; Louis Blériot, que al año siguiente cruzó el Canal de la Mancha o de la Mancha en un aparato de su creación; el peruano Jorge Chavez, que después de batir el 9 de septiembre de 1909 el «record» mundial de altura con su ascensión a 2.587 metros,

se coronó vencedor de los Alpes diez días más tarde, yendo a caer gloriosamente al alcanzar la meta de su viaje sobre el aeródromo de Domodossola; Rolando Garros, que en 1913 atravesó el Mediterráneo...

LA AVIACIÓN, ESPECTÁCULO DE MULTITUDES

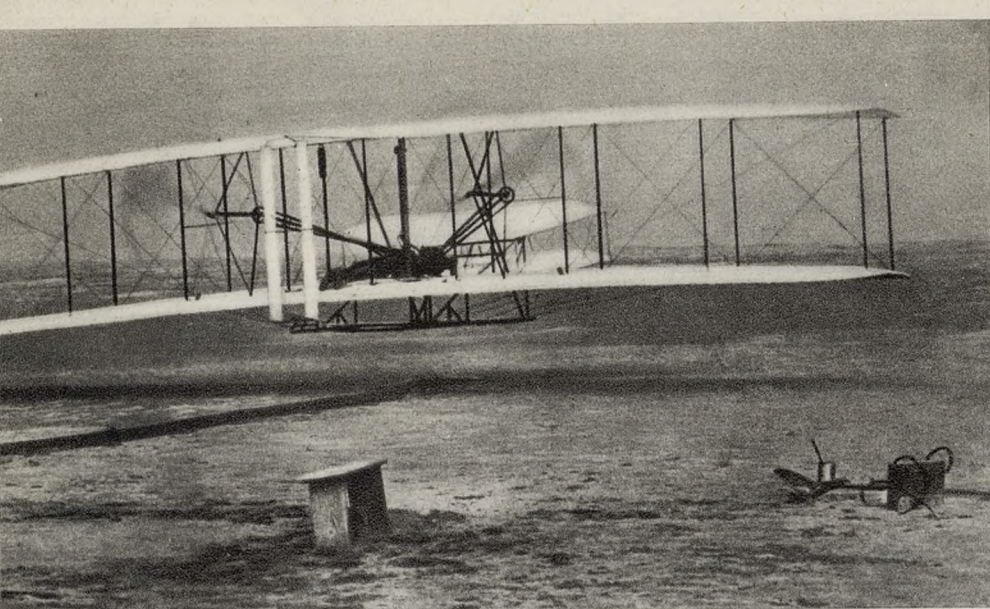
El coronel Armijo —gran cronista de las cosas del aire— nos cuenta cómo un buen día del año de 1910 llegó a Madrid por vía férrea el aviador francés Lucien Mamet, mecánico de Blériot. Traía consigo, facturado, un monoplano idéntico al que acababa de cruzar el Canal, que al ser presentado en *exhibición estática*, en uno de los pabellones de exposición de los Jardines del Buen Retiro, al precio de tres pesetas la entrada, constituyó un éxito considerable de público. Este éxito se multiplicó extraordinariamente al llevar a cabo en 26 de marzo el primer vuelo mecánico presenciado en la capital de España.

No son muchos los que recuerdan el nombre de Mamet, salvo quienes fueron sus espectadores atónitos, pero nadie ha olvidado en el mundo, en cambio, el de Julio Vedrines, vencedor de la gran carrera París-Madrid, organizada por *Le Petit Parisien*, en la que se inscribieron veinte aviadores, tomaron la salida diez, y uno sólo —el citado— alcanzó la capital española. Después de él se hicieron muy populares en la península los pilotos Garnier y Mauvais por su intensa propaganda aérea en la que la presentación del frágil vehículo alado por pueblos y ciudades, ofreciendo el «bautismo aéreo» por muy poco dinero, tenía un mucho de espectáculo circense. Mauvais efectuó el primer viaje aéreo entre Madrid y Alcalá de Henares —veintitantos kilómetros en línea recta— y poco después se «alargó» hasta Guadalajara.

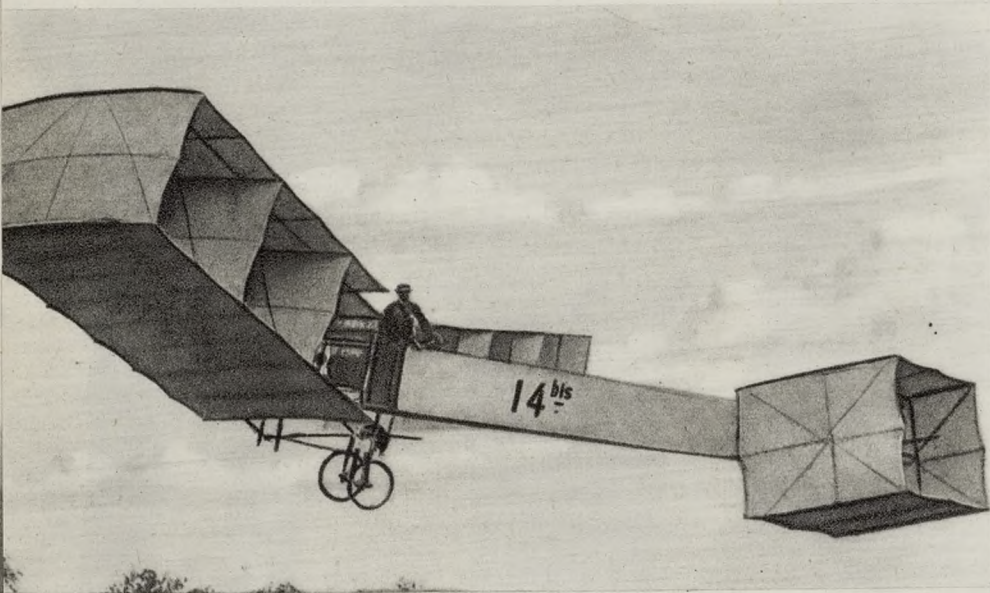
El nuevo invento gana rápidamente entusiastas adeptos en España. Uno de los primeros en adquirir su título de piloto fué el Infante Don Alfonso de Orleans. Contemporáneas son las figuras bizarras de José González Camó, oficial de Caballería, que hizo la primera travesía sobre la madrileña Puerta del Sol; Kindelán, Alfaro, Herrera Loygorri, Piñero —autor del primer «looping»—, Urizburu, Salvador Hedilla... De este último, fornido montañés que llegaba de América con la aureola de una brillante exhibición por los cielos de Cuba y Argentina, ha quedado, entre el pintoresco anecdotario de aquellos tiempos intuitivos, magníficos la más deliciosa regla de navegación que pueda ofrecerse a estos tiempos nuestros «supercientíficos», de radiofaros y pilotaje sin visibilidad, recogida en sus estupendas Memorias por el primer fotógrafo aéreo español, Leopoldo Alonso, recientemente fallecido:

—¿Que quiero ir de Madrid a Ciudad Real por la mañana? Sol en la oreja izquierda. ¿Que voy por la tarde? Sol en la oreja derecha.

En toda Iberomaérica prendió con igual vigor la afición aeronáutica y son numerosas las vocaciones que surgen en unos sitios y otros, al Norte y al Sur. Espigamos



momento en que O. Wright se eleva por primera vez sobre las dunas de Kitty Hawk (17 de diciembre 1903)



os Dumont vuela con su famoso «14 bis» 220 metros, en Bagatelle (Paris), el 12 de diciembre de 1906.



de enero de 1908 Henri Farman completa el primer vuelo de un kilómetro en Issy-les-Moulineaux.



frágil «Libélula», de A. Santos Dumont, verdadera precursora de las avionetas actuales de turismo.

unos nombres al azar: los cubanos Domingo Rosillo y Agustín Parlá, que, con diferencia de un día en mayo de 1913 saltaron de Key West a la Habana y El Mariel, respectivamente: empresa en la que había fracasado el norteamericano Mac Curdy; el argentino Newbery, que en 1914 batió el «record» mundial de altura con 6.225 metros; los chilenos Godoy, Cortínez y Herrera y los también argentinos Zuloaga, Bradley y Candelaria, protagonistas de una viril pugna por la conquista de la cordillera andina, que los primeros resuelven más tarde, pero de una manera rotunda y definitiva por la ruta Santiago-Mendoza donde se alza la mole ingente del Aconcagua. Etc. etc.

LOS GRANDES VUELOS TRANSOCEÁNICOS

De la I Gran Guerra salió el avión notablemente robustecido. Aquellas débiles armazones de madera con revestimiento de tela se han transformado en sólidas estructuras de tubo de acero, que conservan la misma envoltura, todavía, por cierto tiempo, ya que la construcción totalmente metálica no aparece hasta unos años después con carácter general. El ave mecánica se siente con fuerzas para rebasar los límites que a su ambición pone el contorno geográfico de los continentes y se apresta a volar de unos a otros, por encima del mar. Los primeros en hacerlo al siguiente año del armisticio, fueron los ingleses, bajo el estímulo de un premio de 10.000 libras ofrecido por el *Daily Mail*, triunfando en el empeño Alcock y Brown por su travesía sin escalas de Terranova a Irlanda en dieciséis horas y cuarto. Sobre el Atlántico Sur, los primeros en aventurarse son los portugueses Gago Coutinho y Sacadura Cabral, quienes despegan del Tajo en Lisboa el 30 de marzo de 1922 con su hidroavión «Lusitania» y después de no pocas peripecias que les obligaron al empleo de otros dos aparatos del mismo tipo, llegan a Recife el 5 de junio y rinden viaje el 17 del mismo mes en Río de Janeiro. Para esta travesía no hubo acicates metálicos: sólo *saudade* de las viejas rutas de Alvarez Cabral.

Tampoco movió las hélices del «Plus Ultra» hispano más interés que el puramente sentimental de enlazar por la vía aérea las tierras lejanas que unas singladuras españolas de epopeya ganaron para la estrecha cartografía ptolomeica. Ramón Franco, y Julio Ruiz de Alda alzaron con mano maestra su hidroavión de las aguas grávidas de historia de Palos de Moguer el 22 de enero de 1926 y fueron a posarse en las del Río de la Plata el 10 de febrero, tras de hacer escala, con precisión aeronáutica desconocida hasta la fecha, en Las Palmas, Porto Praia, Fernando Noronha, Pernambuco, Río de Janeiro y Montevideo.

En 1927 la avización se enseñorea definitivamente del Atlántico cuando Charles Lindbergh, para ganar los 25.000 dólares del premio Orteig —también aquí el vil metal anduvo por medio— comete la genial locura de encerrarse completamente solo en la reducida cabina de su monoplano «Espíritu de San Luis», y, como el que va a dar un paseo, se lanza en demanda de Europa y llega a París al cabo de 33 horas y media, sin dar a la cosa la menor importancia. Hubo luego, ciertamente, numerosas víctimas en otras aventuras transoceánicas, pero la partida había quedado ganada para siempre desde aquel momento.

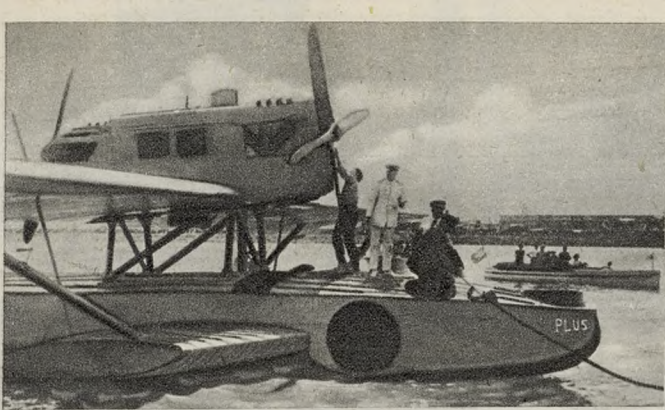
Emulos del «Espíritu de San Luis», son incontables los aeroplanos que sucesivamente reclaman los grandes titulares de los periódicos para sus nombres sonoros. Dentro del mismo año son el «Columbia», de Chamberlin, que va de Nueva York a muy cerca de Berlín, sin detenerse un momento en el largo camino; el «Ave del Paraíso», que «salta» sobre el Pacífico, desde California a Honolulu; el «America», a cuyo bordo revalidó Rychard Byrd sobre el Atlántico los méritos contraídos en su expedición aérea a las regiones árticas, del año anterior; y el «Santa María», del italiano De Pinedo; y el «Woolaroc», vencedor de la gran carrera transpacífica. Y poco después, el «Pájaro Amarillo», el «Explorador», el «Cruz del Sur» y el «Jesús del Gran Poder», que lleva de nuevo el espíritu de España al Brasil, directamente desde la capital andaluza para continuar más tarde por el resto de la América española en un recorrido triunfal, que hubo de darse por terminado al llegar a Cuba. Y por esto, porque los hermanos de México fueron los únicos que se vieron privados de la visita de las alas hispanas, en 1933 el avión «Cuatro Vientos» se dispuso para una de las mayores hazañas de la historia aeronáutica: la que en 40 horas de vuelo transportó a Barberán y Collar por encima de la máxima extensión líquida nunca recorrida, desde Sevilla a Camagüey (Cuba), sin apoyo alguno exterior. En el aeropuerto mexicano de Valbuena agudaron inútilmente el término de la proeza muchos entusiastas, a quienes llevó después —vía Buenos Aires— su mensaje Juan Ignacio Pombo, con la pequeña avioneta «Santander», cuando, vencido ya el mar repetidamente, se trataba de hacerlo un «poco más difícil todavía» utilizando una frágil aeronave con motor inverosímil de 130 CV.

No hemos pretendido agotar cronológicamente el tema. Atrás han quedado —el mismo año del «Plus Ultra»— las saetas de afecto entrañable disparadas a Manila desde Madrid los tres aviones de la «Patrulla Elcano», con una diana brillante para González Gallarza, hoy Ministro del Aire español. En empresa semejante anduvo por dos veces Fernando Rein Loring, con plena fortuna en ambas ocasiones. La gratitud volvió a la Península con los filipinos Calvo y Arnáiz; de Cuba con el teniente Menéndez; de México con el proyecto de Sarabia que la fatalidad frustró, y ahora, muy recientemente, con las tres carabelas aéreas de la Argentina.

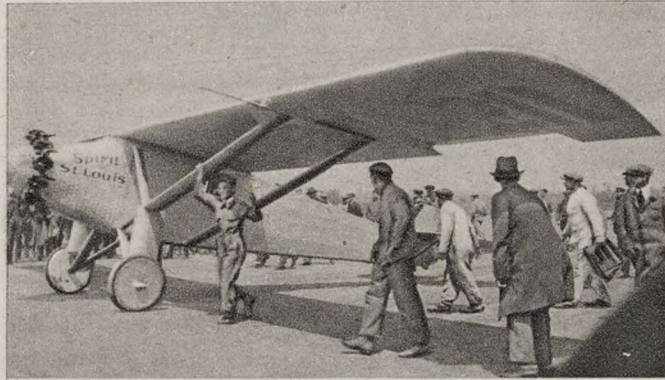
EL AVIÓN DE HOY

Muy pocas palabras son precisas para ponderar la importancia de la aviación en la cumbre de su medio siglo de existencia. Tal vez esté dicha con esta sola frase: al aeroplano de nuestros días se le ha quedado literalmente pequeño el planeta. ¡Oh! No es un juego retórico tal afirmación. Aquel primer kilómetro de Farman del año 8 se transformó en 1946 en un vuelo de 18.081 kilómetros sin escalas, que ha quedado como «record» mundial. Si el semicírculo máximo mide 20.000 kilómetros de desarrollo, a la vista está qué margen de posibilidades le quedan al avión dentro de nuestro mundo. Los 59 segundos de Orville Wright, sostenido apenas unos metros sobre el suelo en 1903, se han trocado en las 94 horas que el año pasado fueron suficientes a una «Superfortaleza Volante» para dar la vuelta al globo terráqueo repostándose de combustible en el aire. Cuando se nos dice —y es noticia frecuente— que un avión ha perforado la barrera sónica nos asusta un poco el enorme progreso de la máquina que amenaza con sojuzgar al hombre que la creó reduciendo su intervención a la de uno entre tantos instrumentos como los que a bordo de los modernos vehículos del espacio garantizan la seguridad de sus viajes. Pero entre el cúmulo de reflexiones a que la realidad actual puede conducirnos, nosotros nos quedamos con esta impresión: Con el avión —ha dicho un gran escritor— no se viaja; se llega. Pues bien: esta repentina proximidad física entre dos orillas lejanas de un gran océano, entrañablemente unidas por lazos espirituales, es un hecho de incalculable trascendencia histórica que a españoles y americanos debe llenarnos por igual de júbilo, inmenso.

F E L I P E E . E Z Q U E R R O



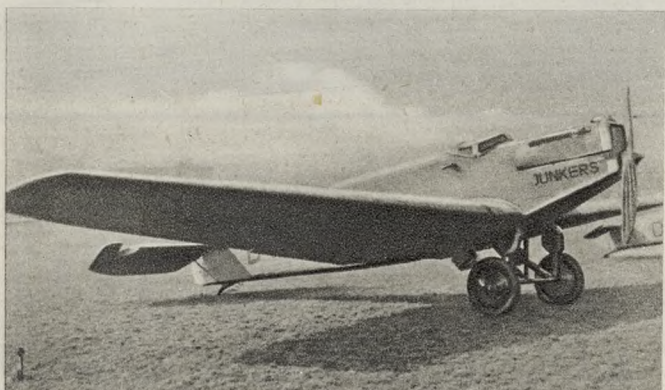
1926.—El «Plus Ultra», de Franco. Palos de Moguer-Buenos Aires.



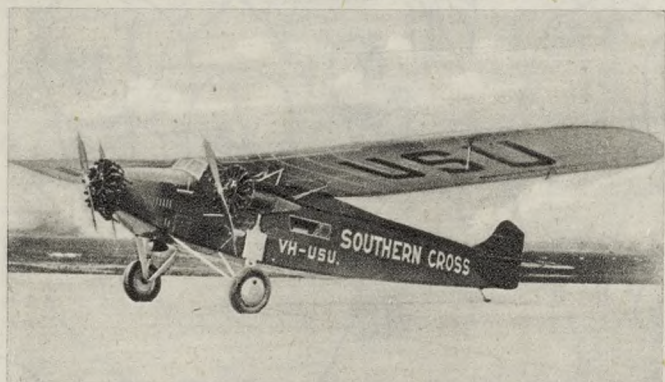
1927.—El «Espíritu de San Luis», de Lindbergh. Nueva York-París.



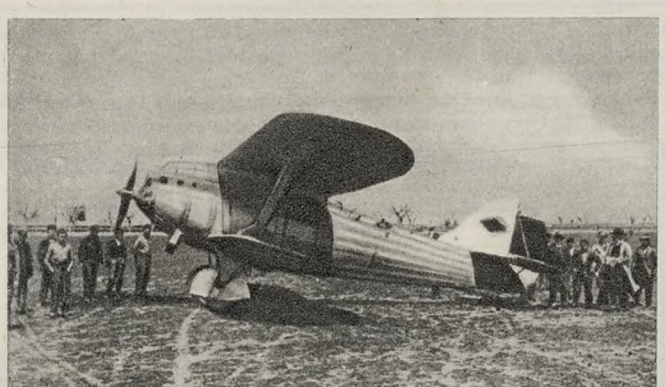
1927.—El «Columbia», de Chamberlain. Nueva York-Alemania.



1928.—«El Bremen», de Koehl. Dublin-Isla Greenly (Labrador).



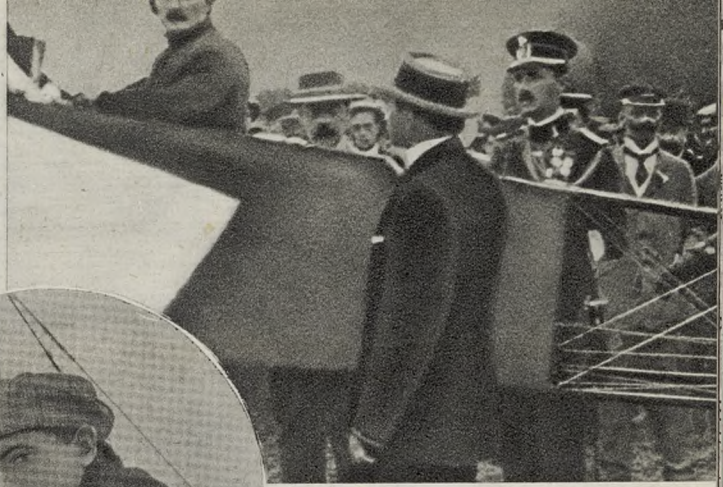
1928.—El «Cruz del Sur», de Kingsford-Smith. California-Australia.



1929.—El «Jesús del Gran Poder», de Jiménez e Iglesias. Sevilla-Bahía.



Los portugueses Gago Cotinho y Sacadura Cabral, cruzaron el Atlántico Sur en el año 1922, utilizando, sucesivamente, tres hidroaviones. En el círculo, el peruano Chavez, que en 1910 realizó victoriosamente la primera travesía de los Alpes.



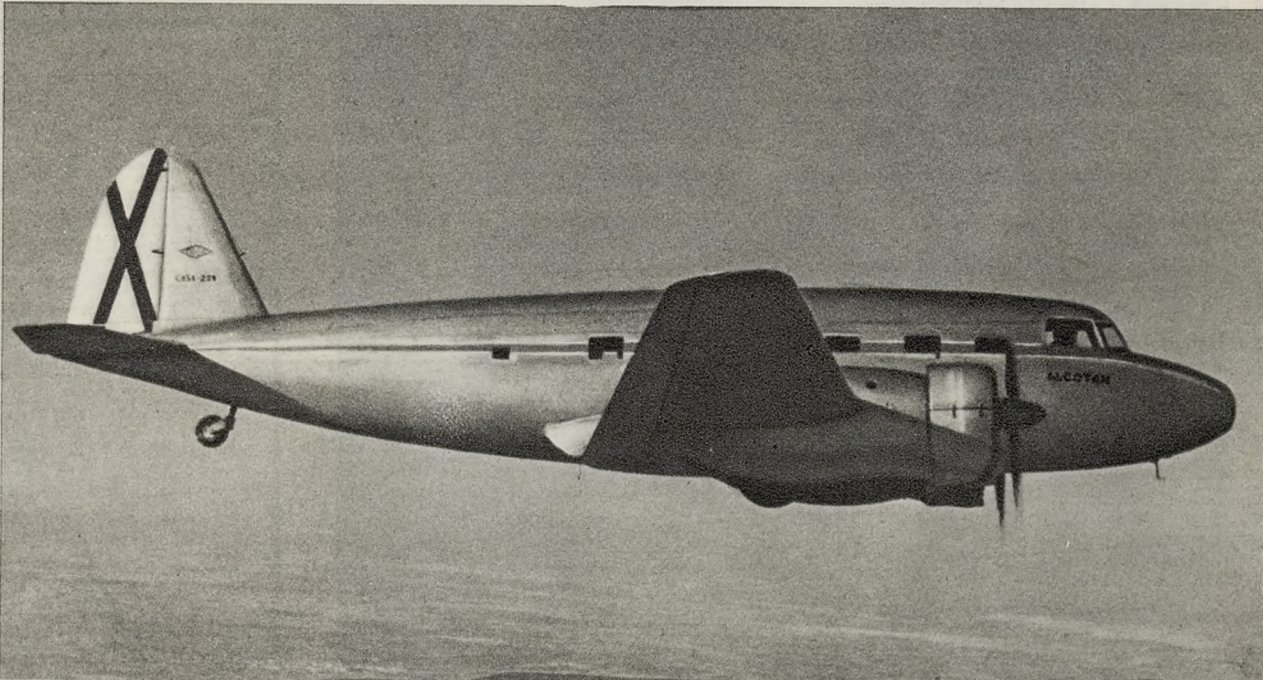
Julio Vedrines, piloto francés vencedor y único clasificado de la carrera aérea París-Madrid, efectuada en 1911.



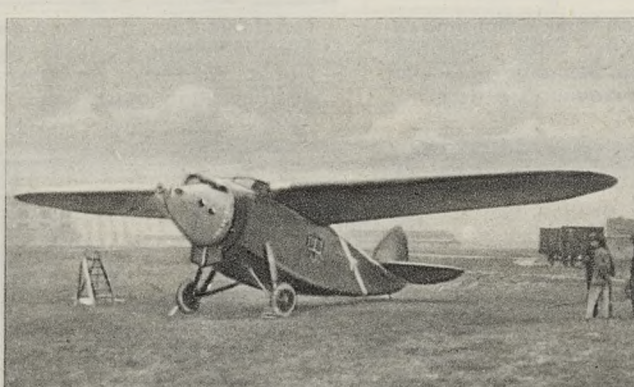
El santanderino Salvador Hedilla, uno de los «pioneers» españoles hacia ya publicidad aérea en la infancia de la aviación.



El segundo de los modelos de autogiro construidos por el ingeniero español Juan de la Cierva, que hizo sus pruebas en 1921.



Las bellas líneas aerodinámicas de los modernos aviones comerciales pueden apreciarse en el «Alcotán», bimotor de pequeño transporte construido recientemente por la industria española. En breve volará su hermano mayor el «Halcón» para 16 pasajeros.



1929.—El «Pájaro Amarillo», de Assolant. Old Marchard-Comillas.



1933.—El «Cuatro Vientos», de Barberán. Sevilla-Camagüey (Cuba).