

# Los principios del Paracaídas

R. G. GRANDA

**C**uando nació el paracaídas? ¿Quién lo inventó? Si hiciéramos esta pregunta a un cierto número de personas, es decir un muestreo, es probable que obtuviéramos diversas contestaciones y un gran porcentaje diría que Garnerín; pero aunque éstas supuestas encuestas se aproximasen a la verdad, no nos aclararían la pregunta, porque el invento del paracaídas no fue obra de una persona, sino más bien una idea que surgió en diversas épocas y diferentes personajes, muchos de ellos sin conocimiento de anteriores que hubiesen tenido tal ocurrencia.

Ni siquiera estamos seguros de que Garnerín fuese el primer ser humano que se lanzó al espacio "colgado" de tal instrumento, pues ya en el siglo XIV, se tienen referencias deducidas de unos escritos del misionero Vasson, desde Pekín, en los que relata que, durante las fiestas de la coronación del Emperador Fo-Kien, se lanzaron acróbatas chinos, con paracaídas de papel, desde altas torres; y en otros textos se nombra la "relación de la Embajada del Rey Luis XIV" a SIAM, donde se relata que un titiritero de dicho país trepaba a la copa de un alto bambú y se dejaba caer sin más ayuda que dos quitasoles, añadiendo que "así se abandonaba al aire y caía sin hacerse ningún daño".

Estos dos hechos y posiblemente, algunos otros que no conocemos, ponen en duda que fuese Garnerín el primer paracaidista de la Historia.

En cuanto a quién lo inventó, existe bastante confusión de nombres y fechas. El general Gomá, en su libro "La Aviación contada con sencillez", nos dice que Leonardo de Vinci, "inventó el helicóptero, el pájaro de alas batientes, el paracaídas y la hélice" y así lo atestiguan también otros historiadores; y no hay duda de que el dibujo y las explicaciones que nos dejó de su paracaídas, establecen las mismas normas y principios con los que se construyeron posteriormente.

Leonardo de Vinci dice en sus escritos:

*"Si un hombre dispone de una superficie de tela almidonada y cóncava, en*

*cada cara de 12 brazas de anchura y 12 también de alto, podrá arrojarse desde cualquier punto elevado, sin temor de peligro".*

Pero a pesar de todas esas teorías leonardinas, cabe la posibilidad de que lo narrado acerca de los orientales fuese cierto, en cuyo caso, Leonardo no sería más que un reinventor, lo mismo que lo fueron los que le siguieron, aunque alguno de ellos quiere atribuirse absolutamente; o son otros los que se lo adjudican, como es el caso de Baron, del que algunos señalan su invento como notable y el cual consistía en una especie de paraguas, con ballenas y del que se conserva una detallada descripción que, en sus partes más importantes reza así:

*"En el paracaídas de Baron, su cuerpo servía de bastón y su cabeza de sombrerete al aparato; los constituían un aro de latón que el aeronauta llevaba ceñido bajo los brazos y asegurado a los hombros por fajas de cuero que le cruzaban por la espalda; a este aro de latón iban fijas las ballenas y la tela; otro aro más ancho, pero semejante al primero, iba en la cintura, sostenido por dos chapas de cobre que se aseguraban en el disco superior; las ballenas iban sostenidas por varillas como en los paraguas;... además había por encima de la tela dos lazadas o fajas de cuero, por donde el aeronauta metía las manos, y de este modo, en el momento de la caída, extendía los brazos, con lo que se abría el paracaídas, por cuyo medio se disminuía considerablemente la rapidez del descenso".*

No se tienen noticias de que, este artilugio, fuese experimentado por su inventor, ni por hombre alguno, por lo que no se sabe de la utilidad del invento; aunque se le achacaba, lo engorroso del aparejo para el aeronauta, que le impedía todo tipo de movimientos.

Durante algunos años, no hemos encontrado más referencias acerca del paracaídas, si exceptuamos el grabado fantástico que publicamos y que ilustra la novela de Retif de la Bretonne, titulada "Descubrimiento Austral" y

en la cual, podemos ver a un "hombre volador", con un pequeño paraguas en la cabeza que, parecer ser, le servía a modo de paracaídas; algo parecido a lo que nos figuramos en la descripción del de Baron.

Hacia el año 1617, se dice en algunos tratados que, un húngaro llamado Fausto Verancio o (Verancino), realizó un salto en paracaídas, sin que hallamos encontrado narraciones de testigos, ni documentos fiables que lo atestigüen, aunque sí es verdad que, el húngaro estudió los escritos de Leonardo y escribió una obra con 49 grabados en cobre, sobre diversos inventos, entre ellos un paracaídas, del que decía:

*"Con un lienzo cuadrado, extendido entre cuatro pértigas iguales, y atando una cuerda en cada punta, puede un hombre, si se agarra a las cuatro cuerdas, dejarse caer sin peligro desde lo alto de una torre, u otra altura cualquiera; pues aún cuando no se note viento, el esfuerzo del cayente, proporcionará el necesario para sostener el velamen e impedir el descenso violento; las dimensiones de la superficie deben ser proporcionadas a la persona".*

Su teoría no iba descaminada, pero no quedó más que en teoría y hubieron de pasar casi dos siglos, para que fuese llevada a la práctica.

Es curioso observar, como esas prácticas, se realizaban, casi siempre con animales. A los inventores, no se les ocurría colocarse ellos mismos, en las primeras pruebas, como lastre de sus aparatos y, aunque algunas veces lo hacían con materiales muertos, casi siempre eran los pobres animales las víctimas de tales experiencias. A todo lo largo de la historia de los principios del paracaídas, se encuentran protagonistas de toda especie, como: cordeles, perros, patos, gallos, monos y hasta un cuadrúpedo, como más adelante podemos ver.

Continuando la historia, con un cierto orden cronológico, hay autores que defienden que, aunque siglos antes de que Jose Montgolfier construyera y experimentara un paracaídas, había sido éste ya inventado y apli-

cado, se le podía considerar como su reinventor, pues es seguro que no tenía noticia de los anteriores hechos. Varios textos de Historia de la Aeronáutica, se ocupan de experiencias hechas por él, en las cuales parecer ser, que fundándose en cálculos de la re-

trágico final, o al menos el resultado de algún daño. Dos años después (en 1779), perfeccionado su paracaídas, se decidió a llevar a cabo una prueba "más seria" y, naturalmente, empleó para ello un cordero. La experiencia tuvo lugar en Aviñón, con el patrocini-

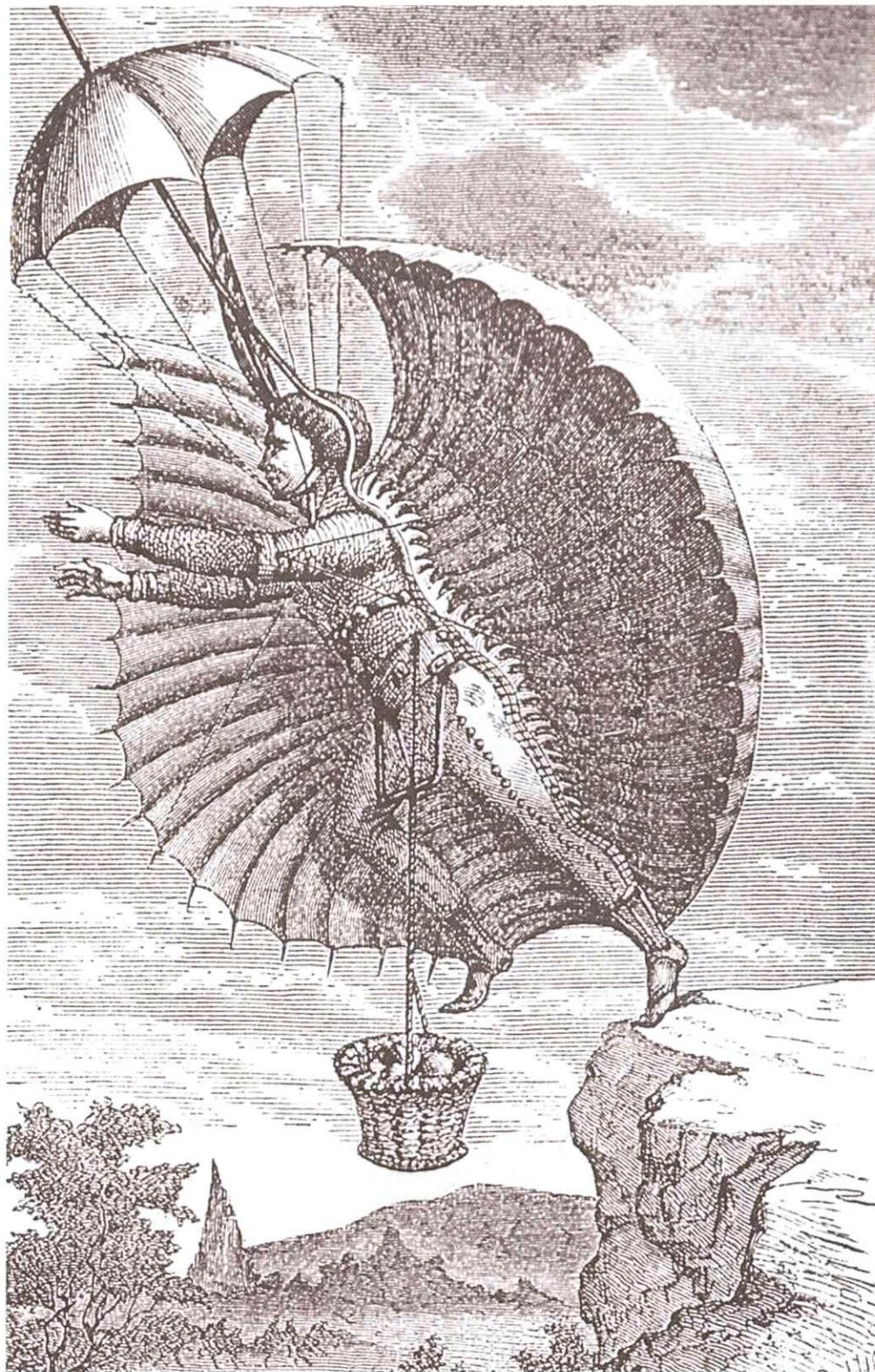
pobre animal. Entre el paracaídas y el cesto y sobre cuatro de las cuerdas, colocó otras tantas vejigas de cerdo llenas de aire, para dar al aparato mayor estabilidad y sustentación. El lanzamiento lo efectuaron desde lo alto de una torre, de unos 100 pies de altura, "arrojando el conjunto en pelotón, lo más alejado de la fachada que se pudo". El descenso fue, al principio muy rápido, pero cuando la tela se desplegó por completo, se frenó la caída, llegando a tierra con bastante suavidad, momento en el cual, el cordero, protagonista involuntario de la hazaña, saltó de la cesta y huyó desparovido.

Al igual que la aerostación y más tarde la Aviación, también el paracaidismo, en sus principios, abundaba en anécdotas que, aunque en ocasiones parecen intrascendentes y hasta frívolas, contribuyeron a crear Historia y a hacer avanzar al hombre en su "conquista del espacio". Un ejemplo de ello, es lo ocurrido en 1780, cuando el administrador de correos de Saint-Manchould, se encontraba en prisión, no sabemos por qué delito; planeó su huida construyéndose un paracaídas con trozos de tela, el cual utilizó para lanzarse desde lo alto de la fortaleza que le acogía como recluso. La idea era buena, pero el material inadecuado pues la tela se rasgó y el pobre administrador, llegó con gran violencia al suelo, rompiéndose una pierna. Después de lo cual fue devuelto a su celda, suponemos que con pocos deseos de repetir la experiencia.

Y entramos ya en la era de la aerostación, que habría de durar 120 años, hasta la aparición del avión, y durante la cual el paracaídas no pasó de ser un instrumento de exhibición, más que de utilidad para la seguridad de los hombres del aire, pues los aerosteros no tenían gran confianza en él como medio de salvamento en caso de emergencia, ya que, decían, que aumentaba el peso del globo y estorbaba los movimientos del aeronauta. Naturalmente se referían a los paracaídas de aquellos tiempos, dotados de barquilla, con un gran volumen y peso y de manejo engorroso.

En un texto de principios de siglo, titulado "La Ciencia Moderna", se dice acerca del paracaídas:

*"Suele acompañar a los globos, otro aparato: el paracaídas, con el que se puede descender con independencia de aquel, y cuyo objeto principal es utilizarlo en caso de accidente. El paracaídas se lleva plegado y atado a la red por medio de una cuerda que pasa por una polea para ir a parar a la barquilla; soltando esa cuerda, el paracaídas y la barquilla abandonan el globo".*



*Una novela de Rétif de la Bretonne*

sistencia del aire, y después de saltar con su paracaídas desde pequeñas alturas, realizó su prueba definitiva, desde el tejado de la casa en que vivía en Annonay, llegando sin lastimarse, ante la presencia de algunos vecinos que veían, un tanto asustados, las experiencias de aquel loco, esperando su

nio del legado del Papa y del Marqués de Abrantes.

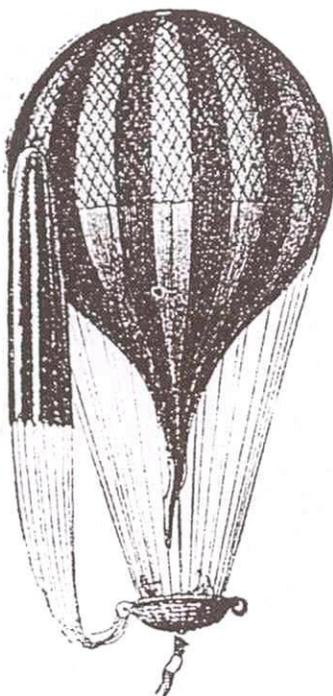
El paracaídas era una especie de sombrilla de 7 pies y 4 pulgadas de diámetro y de forma semiesférica, con 12 cordones sujetos por un extremo a los bordes de la tela y por el otro a una cesta de mimbre, en la que metió al

Pero nos hemos adelantado a la Historia, pues en el año del nacimiento de la aerostación (1783), ningún hombre se había lanzado todavía colgado de un paracaídas y es dos años después, cuando Blanchard, aeronauta, inventor de una extraña máquina voladora, que nunca llegó a volar, y primero en atravesar en globo el Canal de la Mancha, efectúa ensayos con un paracaídas, lanzando a su perro (otro pobre animal), de cuyo hecho, nos habla Fulgencio Marión en su libro "Globos y Viajes Aéreos":

*"Blanchard dejó caer a su perro desde una altura de 2.000 m. Un remolino lo detuvo en su caída y lo llevó por encima de las nubes. El aeronauta encontró poco después el paracaídas y el pobre animal, que con sus ladridos dió a conocer su inquietud y alegría al ver de nuevo a su amo. Otra corriente los separó otra vez; pero el paracaídas y el perro vinieron a tierra, sanos y salvos poco después que el aeronauta".*

En ningún documento hemos encontrado certeza de cuando y donde se lanzó éste gran aeronauta, por primera vez en paracaídas, aunque algunos dicen que fue en el año 1785, lo cual no es creíble, puesto que según ello, se hubiese adelantado a Garnerín en 12 años; y por otra parte Blanchard, nunca lo hizo saber en sus posteriores polémicas con Garnerín.

En el libro "El Globo de Milá", editado en 1496, se dice que: "...En 1795 empleó Blanchard (el paracaídas), con tan sorprendente soltura, como



Globo con su paracaídas

probada valentía y sobrado arrojo"; y añade que se han tomado estas referencias de textos antiguos pero, probablemente sea una libertad histórica del autor pues, parece ser, que se refieren al lanzamiento del perro, por lo que no se comprende cuales fueron la valentía y el arrojo del aeronauta; en todo caso serían los del perro.

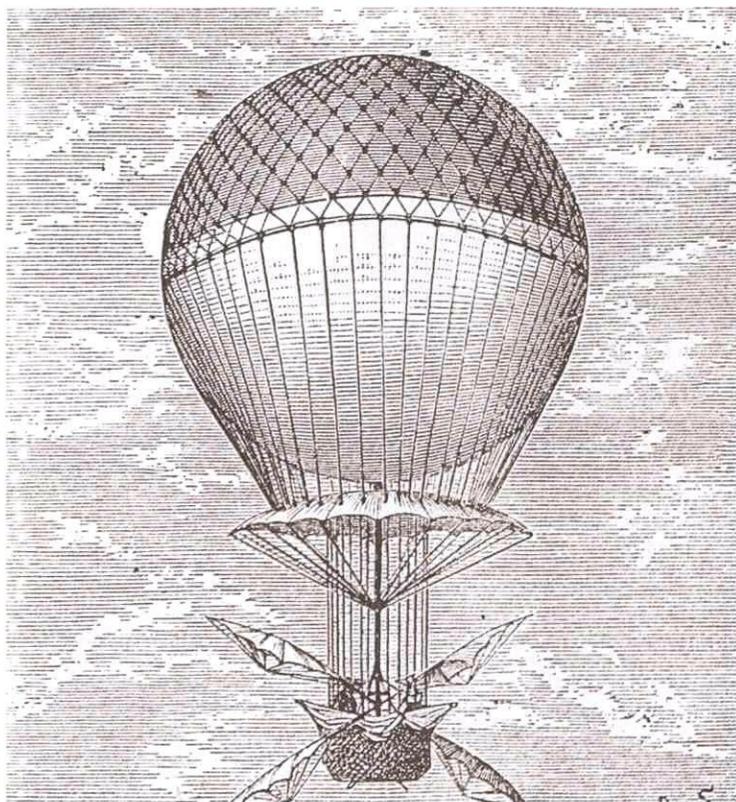
La "Enciclopedia Popular Ilustrada" de Gillman, atribuye a Blanchard, el ser el primero que adaptó el paracaídas a su globo; y tanto esa enciclopedia, como la Espasa, vienen a decir

que, aunque el profesor Lenmant de Montpellier fue el que inventó el paracaídas en 1783, no llegó a experimentarlo; y según Tissandier, en su libro "La Aerostación Civil", fue Blanchard el primero que lo utilizó, sin asegurar tampoco que se lanzase personalmente.

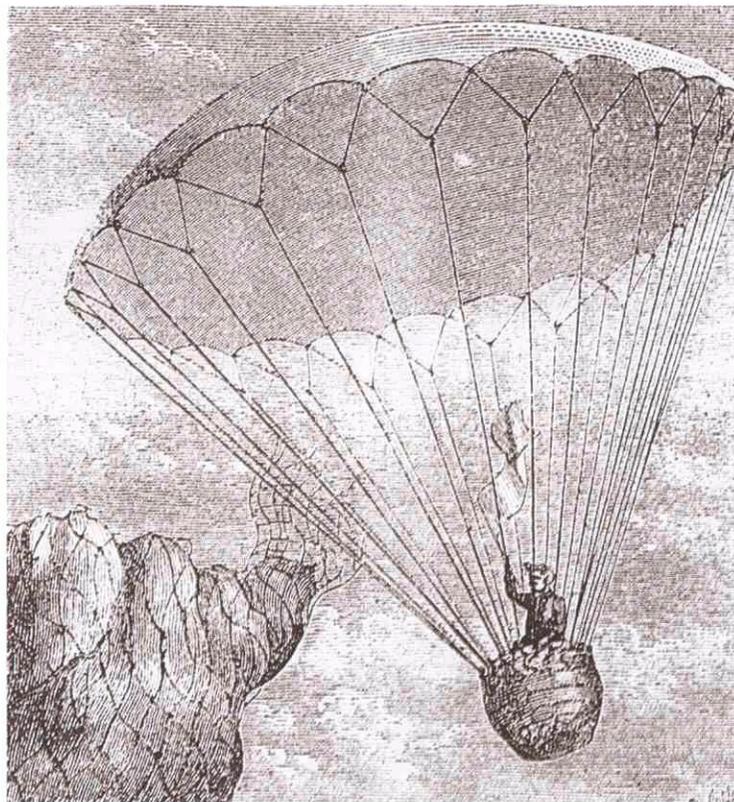
En el tomo XXXVI de los "Anales de Química" franceses, se atribuye por completo y tajantemente, el invento a Lenmant, que por entonces era profesor de tecnología en París y, que según parece, él mismo reclamó esta circunstancia a la Academia de Ciencias de Lyon. Pero como hemos visto, antes que a él, ya se le había ocurrido la idea del paracaídas, a otros como: Leonardo, Baron, Montgolfier y puede que alguno más, sin contar a chinos y siameses.

La conclusión que se obtiene de todo ello, es que todos y cada uno de los hombres que hemos nombrado, tuvieron la idea, más o menos clara del paracaídas, e incluso alguno de ellos llegó a construirlo y hasta probarlo, bien con lastres muertos o con animales, pero no parece haber duda de que el primer hombre que se lanzó con él al vacío, fue Santiago Garnerín el día 22 de octubre de 1797, aunque algunos textos lo sitúan en 1802; con el permiso de los orientales, acerca de cuyas hazañas paracaídas, ya narradas, abrigamos serias dudas.

A Garnerín, enseguida le siguieron otros hombres, como: Sheld, Bertrand, Blanchard, Michaud, Julden, Pinhe, Grellón, Bendet, Poitevin, etc. y mujeres como Elisa Garnerín y Sop-



Barco volante de Blanchard



Experimento del paracaídas por Garnerín

hie Blanchard, sobrina y esposa respectivamente de los aeronautas de los mismos apellidos y Madame Poitevin, que rivalizaba con su marido, en las exhibiciones que llevaban a cabo por toda Europa.

Garnerín no fue un loco, que se lanzó al espacio insensatamente. Era un aerostero con gran experiencia pues ya en 1793 fue movilizado y formó parte del Ejército Francés, como observador de globo, en la guerra contra los austriacos, los que lo hicieron prisionero. Intentó evadirse de la fortaleza de Brandeburgo, donde fue encerrado, valiéndose de un paracaídas rudimentario, pero le ocurrió algo parecido a lo del administrador de correos: le falló el material, quedando bastante mal parado y fue de nuevo encarcelado. Conseguida más tarde su libertad, regresó a París, donde continuó sus experiencias aerostáticas y perfeccionamiento de su paracaídas, hasta llegar al día en que, junto con su hermano, se disponían a efectuar la ascensión para lanzarse al aire; cuando el globo se les incendió, teniendo que abortar el experimento, por lo que el público, muy numeroso, que presenciaba los preparativos, considerándose engañado, destrozó lo que quedaba del aparato con gran escándalo, y los hermanos Garnerín fueron procesados por promover tumultos.

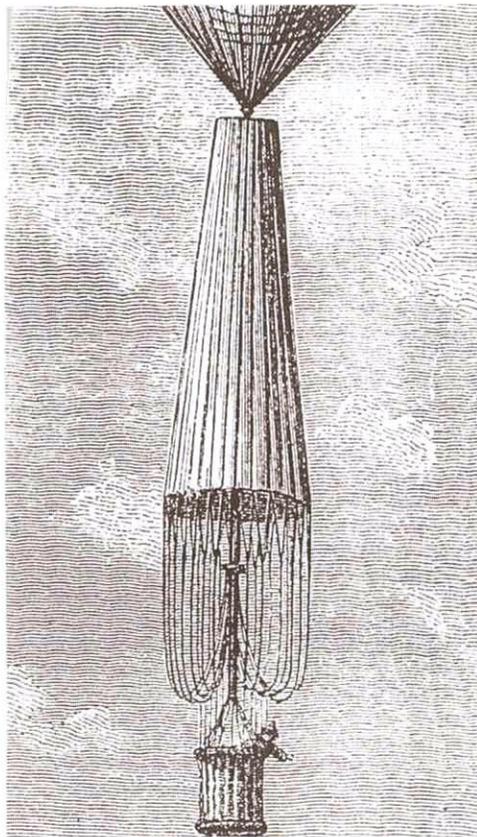
Los Garnerín prepararon un nuevo aerostato y dos días antes de celebrarse el juicio, llevaron a cabo su definitiva prueba desde el mismo lugar.

El astrónomo Lalande, nos cuenta el lanzamiento:

*“El 1.º Brumario, año VI (22 de octubre de 1797), a las 5 y 28 minutos de la tarde, el ciudadano Garnerín, se elevó a globo perdido, en el parque de Monceaux: triste silencio reinaba en la multitud; la inquietud y el interés mostrábanse en todos los semblantes. Luego que hubo superado 350 toesas, cortó la cuerda que ligaba su paracaídas y su carro al aerostato. El globo estalló, y el paracaídas en que el ciudadano Garnerín estaba colocado, descendió con suma rapidez: hizo un movimiento de oscilación tan espantoso, que un grito de horror se escapó de todos los espectadores y algunas personas sensibles se desmayaron. Sin embargo, el ciudadano Garnerín cayó sin daño en la llanura de Monceaux, montó a caballo inmediatamente y volvió al parque de Monceaux en medio de una inmensa multitud que demostraba su admiración al animoso y audaz joven aeronauta”*

A la vista del éxito de la prueba, las autoridades sobreyeron la causa a que estaban sometidos los hermanos y los Garnerín pasaron ese día de delincuentes a héroes nacionales.

Blanchard se encontraba en América, cuando se enteró del éxito de Garnerín y de todos los honores que recibía por ello; por lo que a su regreso a Francia, sostuvo en los periódicos una polémica, acusando a Garnerín de haberle robado el invento; y como demostración de ello y, no sabemos si por primera vez, se lanzó con su propio paracaídas en el Tívoli de París en 1799, es decir, casi dos años después que Garnerín lo hiciera por primera vez.



Paracaídas cerrado

Hubo otro hombre que también, por este tiempo se hizo famoso en la especialidad pero que, curiosamente, nunca se lanzó en paracaídas. Tuvo la listeza o la picardía, de llevarse la gloria, sin exponer el físico. Se llamaba Robertson y había introducido en su aparato una ligera modificación, que consistía en un segundo paracaídas que rodeaba la barquilla y que se desplegaba, en el momento de lanzarse. La primera prueba la hizo en Viena, pero quien se lanzó fue su ayudante Michaud, según cuenta un testigo:

*“El físico (Robertson), condujo felizmente todos los preparativos. Mr. Michaud no tuvo más que colocarse en la góndola y dejarse llevar. Aplausos y aclamaciones se elevaron por todas partes. No se perdió de vista al aeronauta, y cuando estuvo ya a 900 pies de la tierra, un cañonazo le hizo la señal de desprenderse del grupo aerostático. Entonces cortó las dos cuerdas que lo retenían*

*a su conductor, que continuó solo, en medio de aquellas altas regiones, un vuelo vagoroso. En cuanto al aeronauta, la ley de la gravitación le llamaba hacia abajo. La caída fue en principio rápida, pero luego al punto se abrieron simultáneamente los dos paracaídas y ofrecieron un conjunto majestuoso. En algunos momentos recorrió el aeronauta el intervalo que lo separaba de la multitud de espectadores y se encontró como puesto en el suelo a poca distancia del punto de partida, en el Prater, y en medio de los más vivos testimonios de admiración, interés y aplauso.”*

*“Este espectáculo pareció extraordinario y por él mereció Robertson mil enhorabuena de todas partes y ricos presentes de la corte.”*

Parece que su discípulo Michaud, no recibió mucha atención por su proeza, porque nada más hemos vuelto a saber de él.

Garnerín y Robertson, eran en cierto aspecto rivales en sus intereses aerostáticos y paracaidistas, y esta rivalidad hizo crisis en Hamburgo, en el año 1803, cuando coincidieron ambos, presentando sus inventos al Gobierno Prusiano, lo cual parece ser, que no sentó muy bien a Robertson. El mismo nos cuenta parte de su exhibición:

*“Para acelerar nuestra elevación, solté un paracaídas de seda, en forma parabólica. El animal que contenía encerrado en una cesta descendió con una lentitud de dos pies por segundo y de una manera casi uniforme.”*

Como vemos, Robertson sigue sin lanzarse, y esta vez, lo hace un animal, del cual no sabemos la especie. Más adelante nos cuenta que en otra ascensión, lanzó dos paracaídas de diferentes superficies, con dos pesos iguales, parece ser que inanimados, “al objeto de calcular la resistencia del aire”.

Existieron otros personajes, en el paracaidismo, no tan famosos, pero que merecen también su puesto en la historia; y hemos tenido dudas en incluir en ella, los hechos que ocasionaron la muerte del famoso aeronauta circense Mosment, pues no era paracaidista, pero su muerte fue la consecuencia del lanzamiento en paracaídas de un cuadrúpedo; hecho que creemos único en la historia.

El aerostero Mosment, efectuaba una ascensión en Lille, el día 7 de abril de 1806, que había de ser la última de su vida. Tenía por costumbre elevarse situado en pie sobre una especie de mesita que le servía de barquilla. Diez minutos después de su despegue, “lanzó al espacio un cuadrúpedo”, el cual produjo un desequilibrio en la mesita y un fuerte balanceo del globo,

que provocó la caída del aeronauta al vacío. Su cadáver apareció medio enterrado en un arenal. No nos dice ningún documento de los que hemos visto, de que tipo de cuadrúpedo se trataba, aunque suponemos que sería un asno, por su menor envergadura y mayor docilidad que otros de su misma especie. Tampoco nos cuentan nada acerca de su caída y llegada al suelo, que suponemos debió ser feliz.

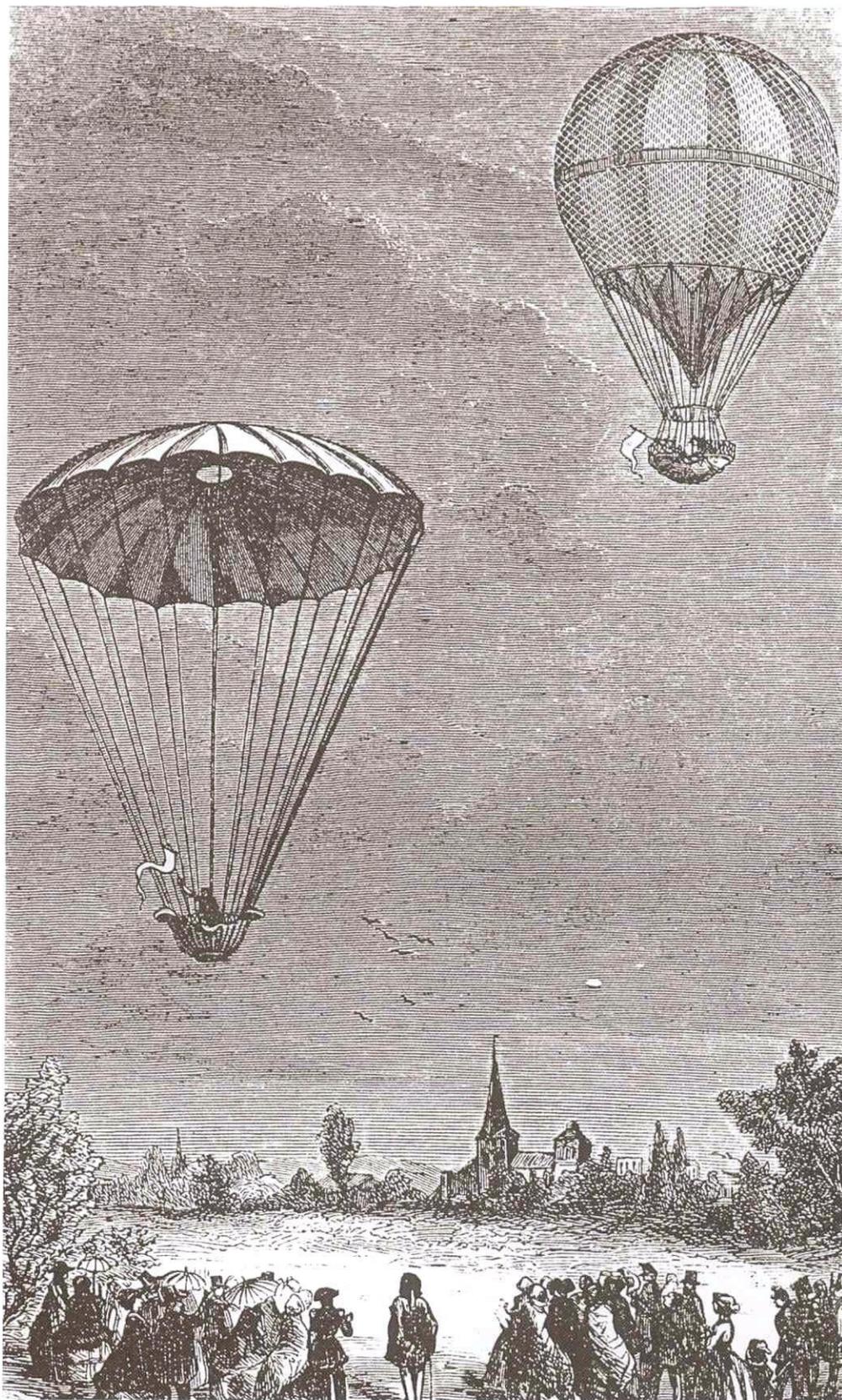
En estos primeros años del paracaidismo, los que ocupaban con mayor derecho un primer puesto, son los componentes de la familia Garnerín, con el titular Santiago, su hermano menor, su esposa y su sobrina y más tarde hija adoptiva Elisa; esta última gran aeronauta y paracaidista, que después de su tío Santiago, fue la que adquirió una mayor fama, ya que, además de una gran experiencia en el manejo de los globos, llegó a adquirir una gran soltura con el paracaídas, efectuando frecuentes descensos, "siendo muy diestra en dirigir su caída, al lugar deseado por ella"; y fue, que sepamos, la primera persona que hizo uso del paracaídas en una situación de emergencia real, salvando con ello su vida.

Pero a pesar de este percance de Elisa Garnerín, no se consideraba, en aquellos tiempos que el paracaídas fuese un medio de salvación, sino un instrumento de exhibición o espectáculo circense; y eran muchos los aeronautas que no creían en él, o que lo consideraban engorroso e inútil. En un comentario anónimo de esos tiempos, leemos acerca del tema:

*"Hasta ahora, en verdad, el paracaídas ha servido más bien para asustar al público con el espectáculo de un hombre que, desde alturas atmosféricas, se precipita animosamente al espacio, que para obviar inconvenientes que no se han presentado."*

Sin embargo, esta especialidad aérea, también recibía la atención de algunos hombres ocurrentes, que se preocupaban de introducir mejoras en el aparato, aunque no se sabe cuando, ni de quien vino la idea de construirlo con un agujero o "chimenea", en la parte central de la campana, para evitar el balanceo durante la caída que, además de resultar incómodo, podía ser peligroso para el aeronauta; pero si se sabe que comenzó a hacerse uso de ello, desde sus primeros tiempos, poco después de las primeras experiencias de Garnerín.

Pero también hubo inventos absurdos, con inventores ilusos, como el inglés Cocking, el cual no era ningún experto aeronauta, pues solamente había efectuado dos ascensiones como pasajero, en el globo de su compatriota



Green; pero se le ocurrió construir un nuevo sistema inspirado en el modelo de "paracaídas coniforme invertido", que había ideado el también inglés Cayley en 1809, para lo cual, cambió enteramente la forma normal del paracaídas y, en lugar de una superficie cóncava, construyó un cono invertido, especie de tornillo aéreo, o de barrena que, en lugar de retardar el descenso, lo que conseguía era acelerar la caída. Y no utilizó pesos muertos o animales, como otros inventores, para sus pruebas, sino que la llevó a cabo él

mismo. Y así, el día 27 de septiembre de 1836, colgó su aparato de la barquilla del globo de su amigo Green, sujeto con unas cuerdas y con Cocking en la cesta y se elevaron hasta 1.200 metros, en cuyo momento, Cocking se soltó y Green continuó solo en el globo. Y, según comenta un cronista inglés: "debió considerar con espanto la caída del desgraciado a quien acababa de lanzar a la eternidad". El descenso fue tan rápido que, el mismo cronista lo sitúa en 20 metros por segundo.

Todos estos hechos venían relatados en un cartel, que se confeccionó para una suscripción, al objeto de efectuar una colecta en favor de la viuda y los hijos de Cocking.

En 1880, ya se pensó en utilizar los paracaídas para fines militares, cuando el francés Jovis, realizó un lanzamiento ante una comisión militar; aunque no creemos que se pensase en ese momento, en lanzamientos de tropas, ni desembarcos aéreos, sino como medio de salvamento de aeronautas, en casos de emergencia o derribos de los globos por la artillería enemiga.

Aunque para estos casos, nos parece más útil, el sistema inventado por el aeronauta Capazza, el cual fue experimentado con éxito por su propio creador, a mediados de julio de 1892, en el Campo de la Vilette de París.

Los grabados que reproducimos, parecen suficientemente claros, como para no necesitar más explicaciones, pero transcribimos parte de la crónica publicada por "La Ilustración Española y Americana", que los acompañaba, y que decía así, en lo tocante a la prueba del invento:

*"... a las 5 de la tarde en el día prefijado y en presencia de numeroso público, M. Capazza; llevó a cabo su experimento, sólo en la navicilla y habiendo llegado a la altura de 1.300 metros, desgarró el globo, que cayó arrollado bajo el paracaídas, y el descenso se efectuó enseguida con la velocidad de 1,3 metros por segundo, tomando tierra el aeronauta pocos minutos después, sin novedad, en un campo cercano a Drancy."*

No tenemos noticias de que el sistema Capazza, a pesar de su éxito, fuese utilizado por otros aeronautas;

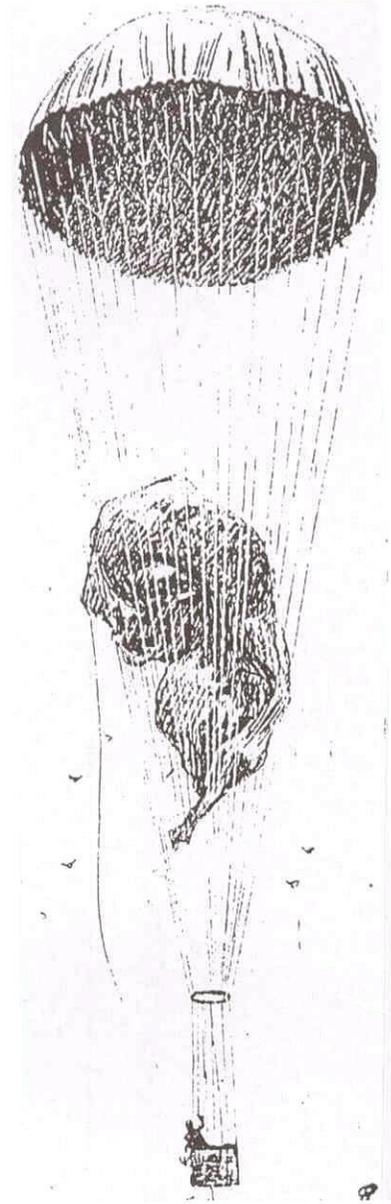
aunque en algunas ocasiones ocurrió el hecho de que, habiéndose desinflado el globo accidentalmente, el aeronauta se salvó por hacer la envoltura como paracaídas, hecho que, posiblemente, fué lo que inspiró a Capazza su invento.

Hasta los momentos que narramos, continuaba utilizándose la cesta, como lugar de acomodo del paracaidista, en su descenso y hasta 1887, no se eliminó, a pesar de lo engorroso que resultaba; es decir, casi un siglo después de haberse lanzado Garnerín por primera vez. Y fue el norteamericano Thomas Sackett Balwin, quien la suprimió, descendiendo colgado solamente por las manos del cordaje del paracaídas, lo cual constituyó una verdadera revolución, pues hasta entonces y en todo ese tiempo poco había prosperado el sistema, lo que prueba el poco caso que los aeronáuticos hacían del paracaídas, más preocupados por lograr volar con una máquina más pesada que el aire.

A finales del siglo XIX y principios del XX, algunos personajes efectuaban exhibiciones lanzándose en paracaídas desde globos y en ello, adquirieron gran fama el matrimonio Poitevin, los cuales por el año 1890, llevaban realizados alrededor de 40 saltos cada uno y ella batió el récord de altura, lanzándose desde 2.000 metros. Sus paracaídas, contruidos por ellos mismos, medían 14 metros de diámetro y su "chimenea" tenía 15 centímetros.

Ese record femenino, sería batido en 1931, por la alemana Lola Schroter, con la altura de 6.000 metros.

Ya entrado el siglo XX y con el advenimiento del avión, la historia del paracaídas, carece de hechos relevantes, hasta que en el año 1912, por pri-



mera vez, un hombre se lanza en paracaídas, desde un aeroplano. El protagonista fue el norteamericano Berri; el día 1 de marzo y el lugar, San Luis de Missouri.

A partir de ese momento, los hechos se suceden con suma rapidez y el paracaídas viene a ser un instrumento familiar para el hombre del aire. Se fue perfeccionando su sistema, con diversas mejoras que lo hicieron más seguro, ya que, según cuenta el General Gomá, en los primeros años del siglo, los accidentes mortales por lanzamiento en paracaídas, ascendían al 50%, debidos en gran parte al arrastre del viento, en su llegada a tierra, puesto que los atalajes de entonces no permitían la suelta rápida del paracaídas, lo cual movió al Teniente de Ingenieros Francisco de Rojas Guisado, a idear un sistema que permitía el desprendimiento automático del paracaídas en tierra.

Esta es la pequeña y anecdótica historia de los principios del paracaídas. Creemos que queda por escribir su gran historia. Los hombres que la hicieron se lo merecen. ■

