

ANECDOTARIO DEL AIRE

Cómo hice yo volar a Romanones

Por el Marqués de Valdeiglesias

El ilustre y veterano periodista Marqués de Valdeiglesias honra hoy nuestras páginas con esta interesante historia anecdótica, que todos los aviadores leerán con agrado. Aprovechamos la coyuntura para rogar a cuantos tengan algo interesante que contar de su historial aéreo nos lo remitan, ya que sólo los colaboradores pueden animar convenientemente esta nueva sección.

En el verano de 1910 veraneaba yo en Biarritz. Los periódicos franceses se ocupaban con insistencia de los frecuentes vuelos que se llevaban a cabo en aquellos días en distintos países, ya que la Aviación se empezaba a considerar como un progreso de guerra y como un nuevo elemento de transporte, que se iría perfeccionando cada vez.

Yo seguía con interés los relatos periodísticos en los que se daba cuenta de las Semanas de Aviación de Reims, de Burdeos, de París, de Inglaterra, de Italia, de Alemania, de los Estados Unidos, de España, acaso, y de otros sitios y países también.

En el Circuito Francés del Este había triunfado el aviador Leblanc. El *record* de altura lo había ganado Chavez, que se elevó a 2.600 metros desde Issy-les-Moulineaux. Moissant había efectuado un *raid* de París a Londres llevando un viajero, y consiguiendo aterrizar, después de no poco trabajo, junto al Crystal Palace de la capital londinense. Otro aviador francés, Parissot, hizo la apuesta de que aterrizaría en la Explanada de los Inválidos, de París, atravesando el puente Alejandro con su aparato como si se tratara de una bicicleta; pero decapitó un farol, por lo cual sufrió un juicio de faltas. El Aero Club de Francia había concedido un premio de 100.000 francos al aviador que se trasladara de París a Bruselas y vuelta con un viajero.

En Biarritz, donde yo me encontraba, repito, el aviador Tabuteau volaba por las tardes, elevándose desde el aeródromo sobre la población biarrota y conduciendo a los aficionados que querían experimentar la sensación de este nuevo deporte. Quise ser uno de ellos. Acordamos que iría a buscar a Tabuteau al Hotel Carlton, donde se alojaba, para que nos trasladáramos, en compañía de su bella esposa, al aeródromo y me hiciera volar. En el camino encontré a Juan Antonio Güell, después Conde de Güell, a quien invité con Tabuteau a la excursión. La tarde estaba hermosa. Las últimas lluvias habían purificado la atmósfera, que aparecía de un color gris azulado.

Ya en el aeródromo, antes de montar en el biplano, tipo *Mauricio Farman*, que es el que usaba el aviador para sus vuelos, tuve que firmar un documento en el que constaba cómo yo iba a volar por mi voluntad y que si ocurría algún accidente no tendría derecho a reclamar indemnización alguna.

Fuera ya del cobertizo el biplano, el cual se me antojó de cerca un lindo juguete japonés, y vestido Tabuteau con su mono kaki, se puso a arreglar el aparato. Creí advertir que el motor daba algunos *ratés*; observación que no dejó de parecerme inquietante. El aviador examinó las bujías, reguló el *allumage*, y puesto ya en movimiento el motor, funcionó con regularidad. Me puse detrás del aparato, que por primera vez aparecía ante mi vista; pero la columna de aire que lanzaba la hélice era tan fuerte, que por poco me derriba.

—¡Listo!—me dijo Tabuteau.

Me cubrí la cabeza con un pasamontañas y me embutí en el estrecho cajón de lona, que así eran entonces las carlingas de aquellos biplanos. El aparato no tenía cabida más que para dos viajeros, uno delante y otro detrás.

—Tenga usted cuidado—me dijo Tabuteau—de no poner los pies sino donde yo le diga. Bueno. Ahora, pegado a mi espalda, se agarra usted con la mano a estos dos listones que sirven de marco al cajón, teniendo cuidado de no tropezar con los alambres que pasan por encima, y que son los que sujetan las alas.

Al arrancar volvió a decirme:

—Voy a echarme un poco atrás, a fin de levantar el ala delantera. Déjese empujar sin cuidado y siga con su cuerpo los movimientos del mío. Al dar las vueltas me inclinaré a un lado, como cuando se vira en bicicleta, y al aterrizar luego me inclinaré alternativamente hacia delante y hacia atrás, a fin de que al tomar tierra el golpe no resulte violento. En la altura pienso parar el motor, no vaya a asustarse, a fin de que bajemos durante un rato en vuelo planeado.

Comenzó a zumbar el motor. Me despidieron con humorísticas frases Juan Antonio Güell, el corresponsal de *La Epoca*, "Juan de Becon", y otros amigos, y el biplano comenzó a elevarse.

¡Inolvidable sensación! Sólo en las vueltas, al tener que asegurarme sobre los listones, me alarmé un poco, en mi calidad de novato. La vista de Biarritz, las montañas y el mar, vistos desde tan gran altura, me parecieron deliciosos. Pero la impresión más viva que experimenté en aquel primer vuelo, cuya descripción haría sonreír a los actuales tripulantes de trimotores y bombarderos, fué cuando, dejando de funcionar el motor, el pájaro, en vuelo planeado, se fué dirigiendo insensiblemente hacia tierra. El silencio de la altura, semejante al que se produce cuando, viajando en un trasatlántico, se para de noche la hélice en alta mar, me pareció algo impresionante. El viento, al pasar por los alambres del aeroplano, lanzaba un quejido. Dijérase que el aparato se deslizaba por una montaña rusa que estuviera montada sobre las nubes.

Pronto el motor se puso otra vez en marcha, elevándonos

hacia la altura. En aquellos instantes se apoderó de mí como una especie de sopor delicioso; se borraron de mi memoria las impresiones de la vida cotidiana; experimenté una sensación inexplicable de bienestar, de delicia, de ensueño. De haber podido hablar con Tabuteau, lo que no era fácil por el ruido del motor, le hubiera pedido que saliéramos del aeródromo para seguir adelante, siempre adelante, salvando bosques, montes, ríos...

Desde luego advertí en mi vuelo una gran impresión de seguridad. El aviador manejaba a su capricho el aparato; le hacía subir, bajar, dar vueltas, describir curvas como un jinete que dirigiese bien un caballo. No sentí ninguna impresión de miedo, sino de alegría, de satisfacción por respirar a gusto, de curiosidad satisfecha por haber experimentado una sensación nueva y deliciosa.

En otros vuelos que efectué en días sucesivos comprendí que el problema estaba resuelto y que sólo se trataba ya de introducir en la Aviación adelantos y perfecciones, que llegarían, y que en efecto han llegado, sobrepujando a cuanto yo entonces pudiera imaginar.

Entre los periódicos que hablaban de los ensayos de Aviación, *Le Matin*, al describir unas maniobras militares llevadas a cabo por el Ejército francés en aquel mismo año, afirmaba que los aviones serían en adelante los ojos de la Artillería y los transmisores de órdenes del Estado Mayor. "La táctica militar—añadía—ha sufrido una revolución radical. Sin aviones no se podrá ya hacer la guerra."

Estas consideraciones periodísticas me hicieron reflexionar. No era seguro que nuestro Gobierno, ocupado entonces en llevar a cabo su programa de política anticlerical, pudiera fijar su atención en este gran progreso de la navegación aérea, a mi juicio de tanta trascendencia. Entendía que haría falta presentar un proyecto de Ley en el Congreso solicitando algún crédito para llevar a cabo en España estudios y ensayos semejantes a los que con tanta intensidad se verificaban en el extranjero. A ese efecto pensé en poner de mi parte al presidente del Congreso, que era entonces mi buen amigo de la infancia el Conde de Romanones, y al cual solía yo ver a menudo en mis frecuentes excursiones a San Sebastián.

Me trasladé a la Ciudad de la Concha; hablé con Romanones en la playa de Ondarreta, donde acostumbraba a ir él todas las mañanas, acompañado de alguno de sus amigos políticos; le di cuenta detallada de mi vuelo en Biarritz y de cuanto acababa de leer en los periódicos sobre el inmenso porvenir de la Aviación, y solicité su ayuda para el plan que había concebido y que pensaba llevar a cabo en cuanto se abrieran las Cámaras. Pero me atreví a más: que fué proponerle que volara él mismo, a fin de que pudiera formarse completa idea de la sensación de seguridad que se experimentaba en aquellos paseos sobre Biarritz.

El Conde de Romanones, hombre decidido, aceptó mi proposición sin poner otro reparo sino el de que no se enterase su mujer de que iba a volar. Regresé a Biarritz satisfecho. Escribí algunos artículos en *La Epoca* sobre Aviación, recordando que del mismo modo que al empezar la época del automóvil teníamos que detenernos en las carreteras para arreglar las válvulas, componer la electricidad, poner parches a las cámaras que se pinchaban, y ya en el año 1910, en que yo escribía, no ocurría nada de eso y los automóviles llegaban a su hora, y hasta los Ministros sustituían sus coches oficiales por el coche de motor, lo mismo ocurriría con la navegación aérea; es decir, que funcionarían puntualmente los aviones, que se les dotaría de motores que aumentasen

su velocidad, que se sustituiría el biplano por otro modelo más perfecto, y hasta que se podrían arrojar bombas desde los aviones para aniquilar al adversario.

Aquellos artículos fueron calificados, incluso por mis queridos compañeros de Redacción, de obra de un novelero, de un temerario, de un aficionado a aventuras. Pero yo estaba seguro de lo que escribía por haber volado, y ahí están mis artículos de 1910; yo comprendía que se había de realizar lo que se está realizando en 1942, y aun de lo que se realizará dentro de cuatro o cinco años, si es que para entonces ha terminado la guerra.

En suma: vino a verme Romanones a Biarritz; fuimos juntos a buscar a Tabuteau; voló Romanones; quedó muy satisfecho, y al poner pie en tierra me dijo:

—Tenías completa razón. Esto es una cosa muy seria. Ponte de acuerdo conmigo cuando vayas a Madrid; yo hablaré a Canalejas, y haremos en España algo de lo que se está haciendo en Francia, en Inglaterra, en Alemania y en otras partes.

Por cierto que como Romanones no acostumbra a llevar nunca dinero encima y Tabuteau sólo permitía volar en su compañía por el corto estipendio de 300 francos, tuve que pagar, y con mucho gusto, por cierto, el billete de Romanones.

Seguí recogiendo en Biarritz noticias sobre los ensayos, concursos, *records*, etc., que se venían haciendo, porque aquel año de 1910 fué uno de los de mayor entusiasmo e intensidad respecto a pruebas de navegación aérea. Leía yo lo que se venía haciendo en las escuelas de Pau y de París, los recorridos de los monoplanos *Blériot* y los biplanos *Farman* (hasta un periódico anunciaba que por 31.000 francos se podía adquirir un avión de esta última marca), y apunté todos estos datos, por si había que intercalarlos en un debate parlamentario a fin de convencer al Gobierno de que nos debía ayudar.

No quiero recordar lo que ocurrió después de abiertas las Cortes en Madrid, porque sería un poco triste. La atención del Gobierno, la de los parlamentarios, estaba ocupada en otros asuntos políticos. Lo de la navegación aérea, "los ojos de la Artillería", lo del "transmisor de órdenes del Alto Estado Mayor", no les interesaba. No estoy seguro tampoco de que la proposición de Ley presentada por varios diputados, entre los que yo había hecho la propaganda consiguiente, diese gran resultado.

Cuando nuestra campaña de Africa, la Aviación española era pobre, y si se distinguió entonces, si se pudo dar el salto magnífico del *Plus Ultra* de Palos a Buenos Aires; si pudieron llegar a Filipinas Loriga y Gallarza, fué debido al espíritu de la raza, a que teníamos y tenemos—por fortuna—la primera materia: hombres. Sólo que en los tiempos modernos esto no basta, y la guerra actual está demostrando que sin una preparación adecuada no puede haber victoria.

Y esta es la sucinta historia de cómo hice yo que volase Romanones y por qué, a pesar de sus buenos deseos y de los míos, no obtuvimos gran éxito en nuestra empresa en aquella ocasión.

Por cierto que debo consignar, a fin de que no parezca que yo convidé a volar al presidente del Congreso, en lo que hubiera tenido mucho gusto, a pesar de que sus medios de fortuna le permitían tomar asiento a bordo del biplano, que en San Sebastián me devolvió puntualmente la suma adelantada. Sólo que yo había pagado en francos, los francos valían entonces algo más que nuestra moneda, y Romanones me devolvió la suma en pesetas.