

EL SALTO AL AIRE

Por Luis López-Ballesteros

Nosotros los jóvenes tenemos a veces la obligación de sentirnos viejos, ancianos ya vividos, al margen del acontecer. Entonces se marca en nuestro ser una sonrisa pícaro y amarga; de nuestra boca sumida y desdentada brota un carraspeo de risa, llave del arca de los recuerdos. Volvemos a nuestros mejores tiempos: aquellos en que la flor hoy marchita brillara en un escote, opulento a fuerza de ballenas, y en que esa pluma de avestruz, que descubrieron nuestros nietos en un cajón olvidado, formara parte agitada de algún abanico travieso. Nuestras pupilas apagadas toman luz de mechero de gas y hongo gris perla. No fuimos nadie de particular; tan sólo... uno de barba entre los invitados de la marquesa de Esquilache, las chulapas en la verbeno o los entendidos en el gallinero del Real. Quizá vistiéramos de rayadillo y quién sabe si alguna vez nos desencuadernamos a bordo de cierta máquina estúpida que nos contó uno por uno nuestros huesos, ya maduros, entre estampidos, sacudidas y olor espantoso a cuadra infernal.

Por aquel tiempo habíamos dejado de pertenecer al grupo joven. Nuestra sonrisa, afeitada ya, velaba la seriedad de nuestra posición y la seguridad de nuestro éxito entre las señoras. Siempre respetamos a la mujer de un amigo; pero ¡teníamos tantos! En fin, son éstos los pensamientos primeros, bullendo entre ruido de floretes e ideas liberales o éxitos de la Fornarina. Sólo nos pertenecen a nosotros, un poco desordenados en su cronología, y no debemos contarlos a los adolescentes uniformados, los jóvenes curtidos en años de campaña y a una España distinta, sin sabor de café de Pombo ni aire de casino, sin mesas de tresillo ni demasiado tiempo libre.

Pero que ellos no crean que no nos animaba un espíritu valiente, un ansia de dominar al mundo entero dentro de uno mismo, lanzándose a empresas arriesgadas. Siéntanse a veces viejos, ancianos, y vivan en libros y papeles amarillos, en archivos y paquetes de cartas, todo el sabor de la época que no han vivido y aún no es Historia, de las generaciones que todavía les rodean, esperando el golpe de muerte que asesta la juventud al dejar de ser joven y guardar, como las primeras, una flor y la letra de un bailable, escrita por mano de mujer, quizá futuro abogado o cirujano.

La generación siguiente a mí puso en manos de mis nietos medios maravillosos, tanto que ellos mismos hicieron olvidar a sus creadores y precursores primeros. Marseille en su primer despegue, Moelders y Galland en los suyos, cubrieron con el velo de su fama nuestra admiración por Udet y Richthofen, Gynemer

y Fonk. Preguntad a un flecha del Aire quién es el profesor Messerschmitt o a qué se refieren los nombres de Curtiss y Boeing, y contestará sin vacilar ni buscar respuesta en vano, como observaréis al cambiar los nombres por los de Euler, Orville y Delagrange. Un poco de cultura aeronáutica basta para conocer las ideas del General Douhet o recitar de memoria la consigna del General Goering, y, sin embargo, pocos aspirantes a observadores conocen la frase escueta de Montluc: "Cuando el adversario sabe lo que hace el adversario, derrota siempre al adversario."

Si alguna vez escuché carcajadas francas y radicales, fueron las de un nietecillo burlón que leía una novela de aventuras. El héroe en bicicleta lograba no perder de vista al avión del raptor de la amada y conseguía llegar a tiempo al punto de aterrizaje, lucha y desenlace. ¡Pobre Santos-Dumont, que el 12 de noviembre de 1906 se levantara seis metros a lo largo de un cuarto de kilómetro de suelo! La Providencia, compasiva, no le dejó saber nunca que aquel día se enorgulleció de haber hecho el ridículo.

He de confesar que hoy en día me dejan en mal lugar hasta las mujeres. Amelia Eahart me llenó solamente de asombro; pero las inglesitas que pilotan los aviones desde las fábricas a los aerodromos de entrega, las muchachas alemanas que se ciernen en honor de Lilienthal y las rusas que cayeron desde lo alto le esas torres con un paracaídas en la punta, hasta me indignan un poco. En mis tiempos...

No temed que os aburra un viejo ponderando excelencias de lo que vivió y criticando lo que no pudo vivir. Quise decir que en mis tiempos el Gobierno francés encargó a Clément Ader aviones y que cuando buscaba yo marido para mi hija casadera, no teníamos que avergonzarnos ante vosotros, jinetes de *Spitfires* y demonios de *Junkers 88*. Ahora presumís de sacar de la Aviación un partido que nunca hubiéramos soñado; pero os engañáis más de lo debido. Escuchad: de los años 1910 a 1914 empezaba yo a declinar; pero tuve tiempo de ver que se os adelantaron por la mano. Quizá en aquel tiempo me encontrara en Alemania y me fuera imposible ver un auge aeronáutico tan grande como el de la Francia de entonces. Farman volaba ocho horas y doce minutos seguidos; Euler, sólo tres horas y seis minutos. Francia contaba doscientos títulos de piloto; Alemania, cuarenta y seis carnets internacionales de vuelo. En cuatro años expidió la Unión Alemana de Navegantes Aéreos ochocientos diecisiete títulos de vuelo, de ellos veintiséis a extranjeros. Entre estos últimos se hallaron un militar turco, otro búlga-

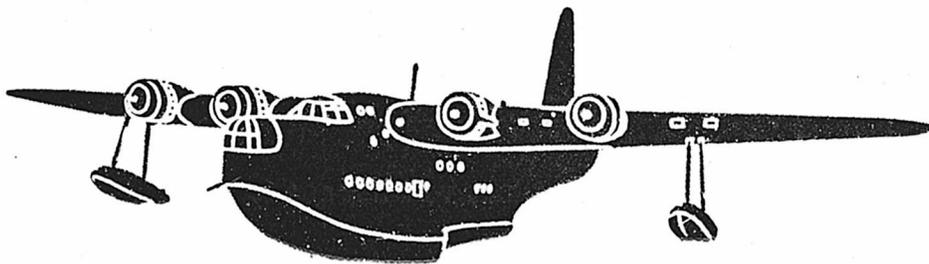
ro y dos italianos, además de un marino japonés. Los dos primeros años recibieron ciento cincuenta pilotos el visto bueno de la citada DLV, y no creáis que era gente extraña, aventurera, sin más intención que el gozar de la sensación nueva de no pisar la tierra y no caerse al mismo tiempo. Cuarenta y tres fueron militares de todas las graduaciones y armas. ¿Intuían quizá la potencia que significaba este arma nueva? Tal vez no pensaran en operaciones como las de Polonia y Creta, ni en el establecimiento de mapas fotográficos; pero sentían la certeza de que aquello era necesario a su profesión castrense. Años más tarde tuvieron ocasión de demostrarlo sobre las palomas con ruedas de bicicleta.

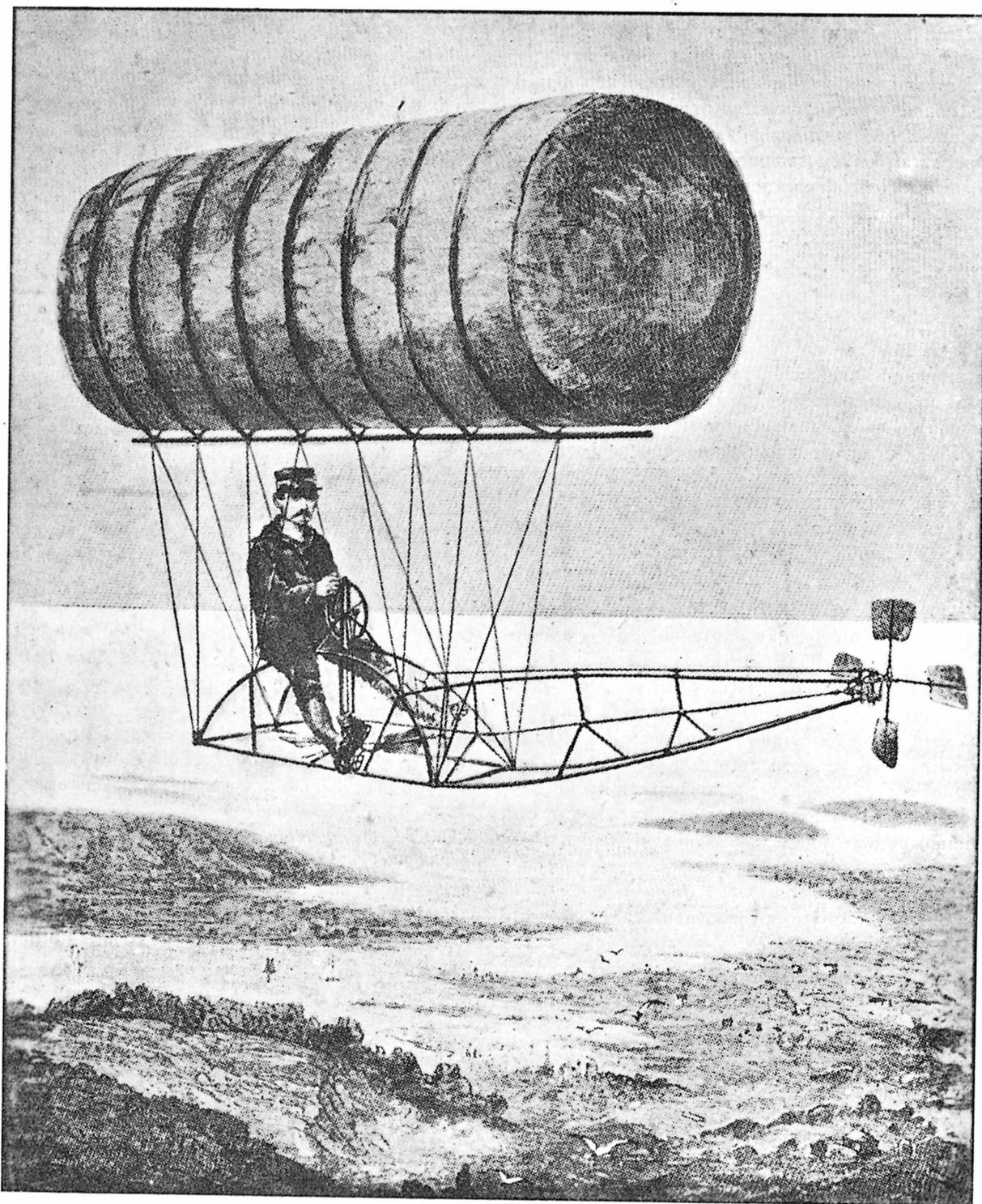
La técnica da luego el contingente de más importancia. Ingenieros, mecánicos y arquitectos suman cuarenta y nueve pilotos recién salidos del horno. Siete aeronautas más no tuvieron nunca otra profesión que la de enseñar a volar, y siete estudiantes descuidaron sus estudios por ver si en las nubes encontraban más ciencia. Y ésta es la cantera principal de la que obtuvo el DLV su material humano. No me vayáis a decir ahora que no se lanzaron al aire más que aquellos cuya actividad tendía a un posible entusiasmo por la Aviación.

En 1911 se concedió el título a un rentista, alguien que no tuvo más interés que dar a su dinero un empleo desacostumbrado hasta entonces; pero el mismo año aprendieron a volar un sastre y un relojero. Gente audaz; verdadero atrevimiento se necesita para subir, quizá, sobre un *Perro amarillo* Euler o un *Albatros MZ-2*, y nadie más lejos de empresas arriesgadas que un funcionario público. Sin embargo, tres de ellos se unen a cinco comerciantes en la escalilla. Hoy en día van y vienen con misiones y negocios urgentes, acortando los viajes al mínimo; pero no piensan que hace cuarenta años lo intentaron otros con la idea de tripular ellos mismos algo no precisamente tan concreto como un *Ju-90* ó un *Douglas DC-5*.

Vosotros, jóvenes, quizá comprendáis el porqué entra en la escuela de pilotos actual un muchacho decidido o un deportista. Por ello comprenderéis también que entonces quisieran volar también artistas de circo —llena la cabeza de un nuevo número sensacional—, un deportista y un hombre de Prensa. Tienen también su justificación los dos médicos que entrevén un nuevo campo de labor científico, los pintores que desean asimilar al máximo el azul y dominar la gama de color entera, extendida sobre el Globo. Ahora bien: los archivos recuerdan dos aviadores, filósofos de profesión; dos abogados volantes y tres agricultores. La Aeronáutica, agradecida, les ha creado el derecho aéreo y la siembra, desinfección, vigilancia y servicio de incendios desde el aire, en compensación a sus intereses.

Pero no quiero cansaros más. Entonces, como hoy, la Aviación despertó nuevas luces en el alma de todos. Junto al conductor de automóviles y al oficial cerrajero reciben su espaldarazo aéreo dos pilotos de sangre real. Entre todos destaca la feminidad de Amelia B., escultora y aviadora desde 1911; de la señorita Bozena y de la princesa Schakowsky. Ahora, jóvenes, os toca quedar perplejos, algo molestos ante el viejo contemporáneo de Lilienthal, que vió y supo de las primeras juventudes aéreas, tan buenas, decididas y audaces como la vuestra. No he querido hablaros de nuestros compatriotas, que desde las campañas en Africa hasta los tres pájaros de los cazas mejores, ha dicho muchas palabras, que nunca cayeron en saco roto, ni detrás ni más allá de nuestros puestos de aduana. Y luego, no creáis que estas líneas son reproches, regaños o gruñidos de un anciano. Sólo ocurrió que lo fuí para no emborracharme de juventud, y entre la pluma de avestruz y la flor marchita, junto a cartas y agendas olvidadas, asomó arrugado el listín de todos los que de 1910 a 1912 obtuvieron título de vuelo en Alemania. Mi hijo lo leyó y se lo escondí para evitar que cometiera la locura de subirse a alguno de aquellos armatostes e impedir un disgusto en la familia.





Una de las primeras máquinas volantes que se construyeron.

(Fotografía de *L'Histoire de l'Aéronautique*.)