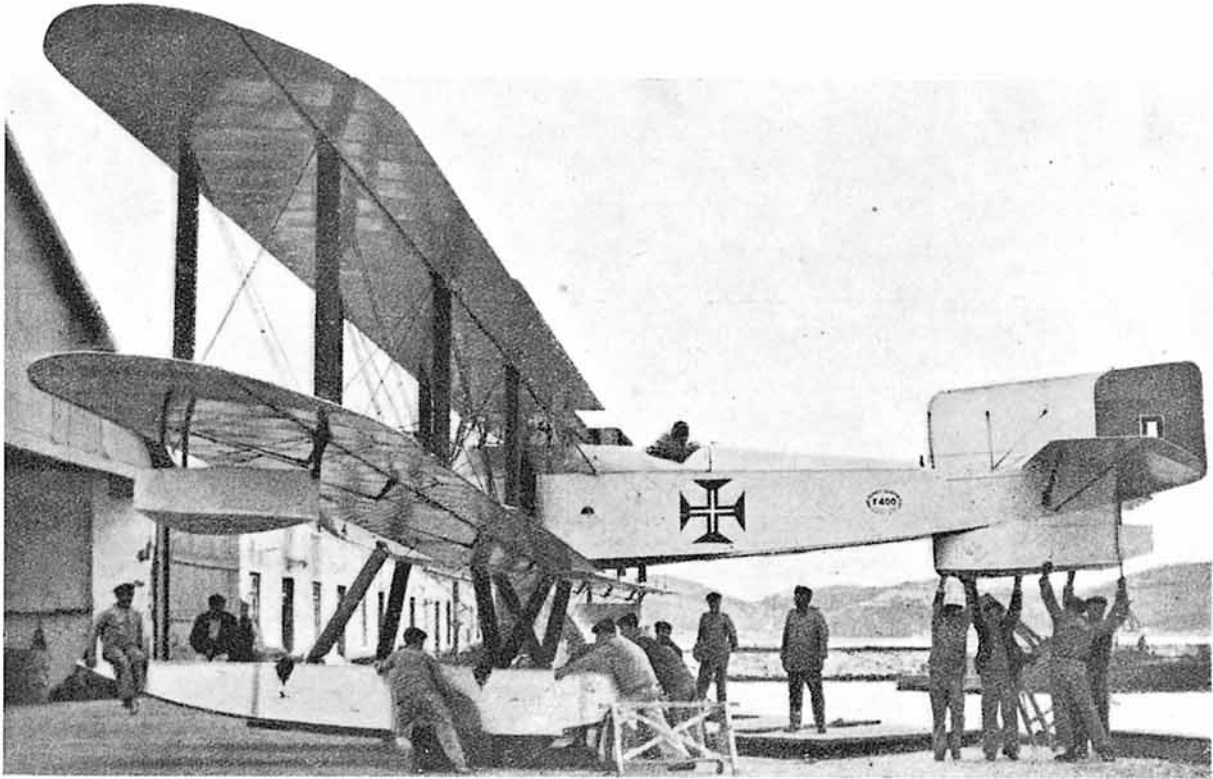


Cuando los aviadores portugueses atravesaron el Atlántico Sur

Por el Teniente HERRERA ALONSO



El hidroavión "Fairey" empleado por Coutinho y Cabral.

(De la *Histoire de l'Aéronautique*, de Dollfus y Bouché.)

Al igual que durante los siglos XV y XVI los nautas portugueses surcaban los mares en busca de rutas, cuya sola evocación hacía temblar más de un ánimo bien templado, así, comenzando el siglo XX, en lo que podríamos llamar los albores de la aviación en su aspecto gran raid, fueron nuestros hermanos de la nación vecina los que se lanzaron a la conquista del aire y cruzaron el Atlántico Sur por vez primera en la historia de la Aviación.

He aquí un breve resumen de esa gloriosa hazaña:

En la mañana del 30 de marzo de 1922 la bahía de Lisboa fué testigo de la partida de un hidroavión tripulado por dos hombres, que no faltó (como siempre) quien tachó de locos.

Se trataba de los Oficiales portugueses Capitán de fragata Sacadura Cabral, y Vicealmirante Gago Coutinho, el primero como piloto y como navegante el segundo del hidroavión Lusitania, un biplano Fairey F-3, equipado con un motor Rolls Royce de 360 cv. Aparato de fabricación en serie, con depósitos suplementarios y flotadores reforzados para soportar el gran peso del aeroplano y del equipo con cualquier clase de mar.

A las quince horas treinta minutos del mismo día to-

maban agua en el puerto español de Las Palmas de Gran Canaria tras ocho horas treinta minutos de vuelo sobre el mar. Retenidos por el mal estado del tiempo, tienen que permanecer en esta isla hasta el día 4 de abril, fecha en que cubren en diez horas los 1.700 kilómetros que los separaban de Sao Vicente (islas de Cabo Verde). Pero los elementos no están dispuestos a apoyar a estos héroes, y la tempestad les obliga a permanecer en estas islas hasta el día 18, en que despegan de Porto Praia (al sur del archipiélago) con destino a la isla de Fernando de Noronha, adonde no consiguen llegar en esta etapa debido al fuerte viento reinante, que les obliga a tomar agua en el islote de Sao Paulo, previsto como base de fortuna; las grandes olas frecuentes en estos parajes asaltan al Lusitania, un flotador cede y el avión queda destruído.

De Portugal es enviado otro Fairey, a bordo del cual Cabral y Coutinho parten el 11 de mayo de Fernando de Noronha, yendo a virar sobre Sao Paulo, donde su viaje se había visto interrumpido; una avería del motor les obliga a tomar agua pocas millas al oeste de Fernando de Noronha, siendo salvados por un vapor inglés; pero el aparato queda destrozado y completamente inútil en los esfuerzos realizados para efectuar el salvamento.

Otros menos decididos a triunfar habrían abandonado la empresa al tropezar con tantos obstáculos; mas no estos bravos, cuyo tesón se impone a la adversidad, y el 5 de junio, con un tercer hidro, llegan de Fernando de Noronha a Pernambuco, el 17 bordean la costa brasileña, y al atardecer se mecen en las tranquilas aguas de la bahía de Río Janeiro, entre las aclamaciones de la entusiasta multitud.

Pese a todos los contratiempos, han podido efectuar este magnífico raid. Los grandes conocimientos de Coutinho en Geodesia y Astronomía han logrado el éxito. Lanzamos para la determinación de las derivas, un sextante especialmente estudiado para este vuelo y unas minuciosas tablas de observación, al par que un entusiasmo sin límites,

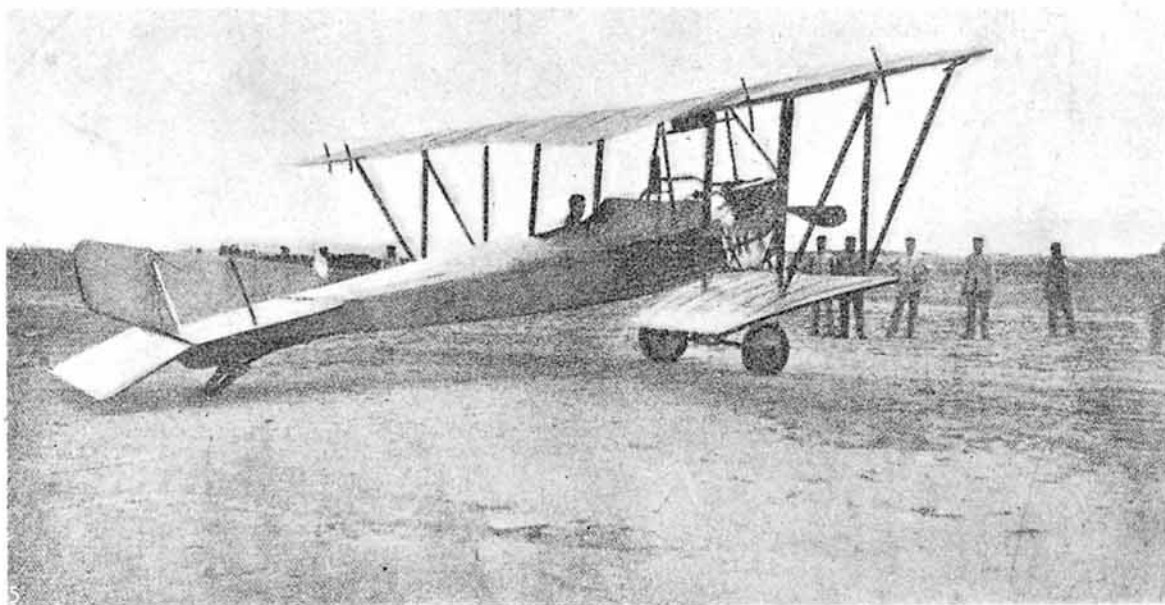
han sido los elementos empleados para llevar a cabo esta gloriosa empresa.

Sacadura Cabral hace tiempo pasó a formar parte de las escuadrillas eternas: el 14 de noviembre de 1924 cayó en el Canal de la Mancha mientras pilotaba un hidroavión en ruta de Holanda a Portugal.

España rindió su homenaje a estos bravos aviadores de la nación vecina y hermana, y con motivo de la clausura de la Exposición Iberoamericana de Sevilla, editó un sello de correo aéreo con sus efigies.

Sirvan estas líneas para transmitir mi admiración hacia esos valientes pilotos lusos; si con ellas he logrado mi propósito de divulgar los detalles más salientes de ese glorioso raid, mis deseos han quedado más que satisfechos.

Hace treinta años



Biplano proyectado por el entonces Capitán de Ingenieros don Eduardo Barrón.

(De Blanco y Negro, agosto de 1915.)

El 27 de julio de 1915, ante Su Majestad el Rey Don Alfonso XIII y Su Alteza Real el Infante Don Alfonso de Orleans, voló por primera vez un avión completamente español. Este era el "Flecha", ideado por el Capitán don Eduardo Barrón y Ramos de Sotomayor y construido bajo su dirección en los talleres de Cuatro Vientos, con el primer motor "Hispano", prototipo construido en Barcelona, que no había volado todavía en el mundo.

El éxito de la prueba produjo gran entusiasmo en los que la presenciaron, y Su Majestad abrazó al Capitán Barrón, que había pilotado el avión, orde-

nando felicitar al Servicio de Aviación y a la fábrica Hispano-Suiza, y al día siguiente invitó en Palacio al Capitán Barrón y le concedió e impuso personalmente la Cruz de Carlos III.

El hoy Coronel Barrón, número 1 del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos, piloto de aeroplano desde 1911, con el título número 2 de España, inmediatamente detrás del Teniente General Kindelán, ha dedicado su vida a la técnica aeronáutica, proyectando 15 prototipos de aviones, de los cuales se han adoptado por la Aviación Militar seis: el "Flecha" y el "W", que resolvieron el problema del material duran-

te los difíciles tiempos de la guerra europea de 1914-1918; el "Barrón-Hispano" de caza y el de reconocimiento, que ganaron el concurso de 1919, y los Loring "R-I" y "R-III".

Este ingeniero ha sido el creador de los talleres de Cuatro Vientos y el impulsor y fundador, como técnico, de industrias aeronáuticas como la Hispano (Aviación) y la Fábrica Loring (A. I. S. A.), y sigue laborando calladamente en nuevos adelantos, entre los cuales sabemos de una balanza aerodinámica volante, a punto de probar, y su conocido sistema de los perfiloides para Aerofotogrametría.