

El "Pájaro Amarillo"

Primer vuelo directo entre EE.UU. y ESPAÑA

FELIPE E. EZQUERRO
Fotos cortesía Cecilio Yusta

EN esta serie de artículos hemos venido rastreando el desarrollo de los vuelos a distancia partiendo de la primera travesía del Atlántico en 1919 y deteniéndose en los más destacados aviones titulares de los sucesivos records mundiales de la especialidad o en aquellos otros que estuvieron cerca de serlo y gozaron de gran notoriedad merecidamente. Pero hoy hacemos un pequeño paréntesis en esta línea de seguimiento para referirnos al monoplano francés "Oiseau Canari", traducido en la prensa española y americana de la época por "Pájaro Amarillo", que saltó a la fama hace 62 años, por dos razones: fué el primer avión que voló, sin escalas, entre los Estados Unidos y España, y el vehículo transoceánico en que viajó el primer polizón aéreo de la historia.

"El Pájaro Amarillo", avión Bernard 191 GR, era un modelo que tenía su antecedente inmediato en el Bernard 18T "Pájaro Tango" en el que Paul Tarascon intentó, sin fortuna, en agosto de 1927 la travesía del Atlántico Norte. Versión mejorada y de mayor tamaño, diseñada por el ingeniero Jean Galtier, fué el prototipo 190T que efectuó su primer vuelo en 1928 y que dió origen a ocho versiones, la segunda de las cuales, pintada totalmente de amarillo, por lo que recibió el sobrenombre de "Canario", voló por primera vez el 5 de agosto de aquel mismo año y el 4 de septiembre salió de

París rumbo a América del Sur, viéndose obligado a aterrizar en Casablanca por recalentamiento del motor. Su tripulación estaba formada por Jean Assolant, piloto René Lefèvre, segundo piloto y navegador, acompañados por Armand Lotti, pasajero y jefe de la expedición, los mismos, que, a principios de 1929 se dispusieron a dar el "salto" desde la capital francesa a Nueva York.

La prohibición del gobierno galo a esta clase de empresas, como consecuencia de las pérdidas humanas sufridas anteriormente en varios vuelos transatlánticos, les obligó a cambiar sus planes, llevándose a América por barco el avión, al que se le había negado una matrícula francesa y que en EE.UU. recibió en el Registro Oficial de Aeronaves el número 9.422 que lució en sus alas en el viaje histórico, aunque, a su llegada triunfal a suelo francés, le fué otorgada ¡cómo no! la matrícula F-AJGP.

Ya tenemos al avión y sus tripulantes en tierra americana. El punto de partida escogido es la playa de Old Orchard, en el estado de Maine, que ofrecía una extensa superficie como pista de despegue. Hay una primera tentativa el 29 de mayo, que fracasa

porque el motor del aparato, una vez en el aire, empezó a ratear. El segundo intento tuvo lugar el 22 de junio. Por cierto que en la misma fecha y desde el mismo lugar, dos aviadores norteamericanos, Lewis Yancey y Roger Williams, con un Bellanca bautizado con el nombre de "Green Flash" ("Relámpago Verde") decidieron probar suerte teniendo Roma como meta. La operación

*El avión transatlántico
"Pájaro Amarillo"
el 15 de junio de 1929
sobre la playa española de Comillas.*



de despegue fracasó al hundirse una rueda del tren de aterrizaje en el terreno, con aparatoso capotaje y destrucción del ala.

Más afortunado, el "Pájaro Amarillo" se alzó al espacio, después de dos salidas en falso, exactamente a las 10:08 (hora americana), 15:08 (hora española). Fué un dramático despegue. Cargado ya pesadamente con el máximo de combustible y tres hombres a bordo, el avión francés llevaba el peso suplementario no previsto de un pasajero clandestino, el joven norteamericano Arthur Schreiber, quien, saliendo al cabo de un cuarto de hora de vuelo del fondo del fuselaje, cerca de la cola, donde tuvo su escondrijo, hizo acto de presencia afrontando las iras de la tripulación, que se quedó con las ganas de arrojarlo al mar. El polizón a bordo re-



Tripulantes del "Pájaro Amarillo" Lefevre, Lotti y Assolarrt

presentaba una pérdida de tres horas de autonomía para el aparato. Lotti, que era "l'homme d'affaires" del trío obligó a Schreiber a firmar un documen-

to, escrito a mano y a la luz vacilante de unas cerillas, por el que cedía a sus compañeros de viaje el cincuenta por ciento de los derechos que pudieran corresponderle por la publicación contratada del relato de su aventura. Es un curioso documento de dos páginas, redactado en inglés y "signed in the "Yellow Bird" on the Ocean, June the thirteenth, 1929".

La travesía del "Pájaro Amarillo" tuvo como nota característica el ser la primera que se efectuaba, sin escalas, siguiendo la ruta de las Azores, sobre una mayor extensión de mar. Durante ella, Assolant llevó los mandos del avión 23 horas, sin otra novedad que una fuerte tormenta atravesada a su paso por el citado archipiélago, y fue frecuente su comunicación radiotelegráfica con varios barcos, como el "Whitewill", "Rochambeau", "Laconia" y "Niágara". Durante la noche el vuelo derivó hacia el sur, obligándole a buscar, sobre el continente europeo, un lugar idóneo de aterrizaje en la costa norte de España.

A primeras horas de la mañana, la tripulación del avión había divisado el Cabo Finisterre y, siguiendo su ruta a lo largo de la cornisa cantábrica, fue a posarse a las



20.30 del domingo 14 de junio sobre la playa de Oyambre, cerca de Comillas (Santander). La distancia cubierta fue de 5.472 kilómetros, con una duración de vuelo de 29 horas 22 minutos, lo que representó una velocidad de crucero de 187 kilómetros por hora. El día 16 reanudaron su marcha los aviadores trasatlánticos, y, tras un aterrizaje forzoso cerca de Burdeos y otro en las inmedia-

pilotos americanos, insistiendo en su propósito de ir a Roma por las rutas del aire, compraron otro Bellanca (motor Wright "Whirlwind" J-&C, de 200/225 CV), de dos años de uso, pero bastante estropeado, el "Estrella del Norte", al que, después de una conveniente restauración, rebautizaron con el nombre de "Pathfinder" ("Descubridor de Caminos"). El 8 de julio se lanzaron

Breve descripción del avión

Monoplano de ala alta, de elegante silueta, construido totalmente de madera, el Bernard 191 GR H-2 estaba equipado con un motor Hispano Suiza 12 Lb, de refrigeración por agua, que desarrollaba 600 CV de potencia. Estaba pintado de amarillo ocre brillante, con una franja tricolor oblicua, de la bandera francesa, a ambos lados del fuselaje, atravesada por la típica cigüeña de las viejas escuadrillas de la I Guerra Mundial, y otras dos cintas iguales cruzando también el diagonal el intradós de cada semiala. El capot del motor conservaba su color natural de aluminio.

El interior del fuselaje, en su parte central, estaba ocupado por dos grandes depósitos de combustible que dejaban un angosto pasillo de comunicación entre el puesto de pilotaje, de doble mando, y el del radiotelegrafista. Medía 17,30 m. de envergadura, 12,58 m. de longitud, 3,59 m. de altura y 42,90 m² de superficie alar. Pesaba en vacío 2.700 kgs. y a plena carga, en orden de despegue, 5.710 kgs. La capacidad máxima de combustible era de 4.560 litros y 190 de aceite. Velocidad máxima, 235 k.p.h. Velocidad de crucero, 200 k.p.h. Techo de servicio, 3.700 m. Autonomía de vuelo, 35 horas para viento nulo.

El "Pájaro Amarillo" es una de las piezas más valiosas del Museo del Aire francés instalado en el viejo aeropuerto de Le Bourget, París. Allí le vimos en ocasión del XXXIII Salón de L'Aéronautique et de l'Espace, celebrado en 1979 sobre aquel terreno. Tenemos un punto de referencia. En una crónica que escribimos entonces de la citada Exposición para el desaparecido diario "El Alcazar" concluíamos: "Por extraña coincidencia, el día de nuestra visita era el 14 de junio, exactamente 50 años después de su hazaña". ■



Diferentes momentos de los aviones militares españoles que vinieron a la playa de Oyambre (Comillas) a prestar ayuda a los aviadores franceses

ciones de Cazaux, llegaron a París a la 8:45 del día 17.

Esta pequeña historia tiene una coletilla obligada. Recordamos que con el "Pájaro Amarillo" había coincidido en Old Orchard, punto de partida, el Bellanca "Relámpago Verde" de Yancey y Willians, que resultó gravemente dañado en su intento de despegue. Pues bien: los dos

sobre el océano y 31 horas 31 minutos después tomaron tierra en el aeródromo de La Albericia, inmediato a la ciudad de Santander, para alcanzar el cual consumieron los últimos siete litros de reserva que les quedaban en los depósitos, conscientes de que así superaban por estrecho margen (unos 50 kilómetros) la marca de Assolant, Lefèvre y Lotti.