

# Miscelánea



De lo vivo a lo pintado

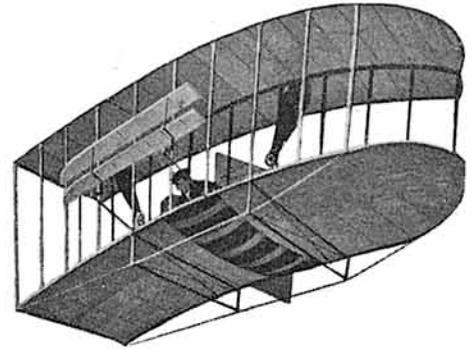
(Número 16)

Por el Comandante Auditor  
JOSE MARIA GARCIA ESCUDERO

## Crónica aeronáutica de un año: 1906

1906: Un año cualquiera, escogido al azar entre los tomos de "La Ilustración Artística, periódico semanal de literatura, artes y ciencias, redactado por los más notables escritores nacionales y profusamente adornado con una magnífica colección de grabados, debidos a los primeros artistas nacionales y extranjeros". ¿No será curioso examinar qué escribieron "los más notables escritores nacionales" de la Aviación, que entonces comenzaba sus más arriesgados aleteos, o cómo vieron "los primeros artistas nacionales y extranjeros" aquellos aparatos iniciales de formas incongruentes y desconocido porvenir? Veámoslo, lectores. ¿Qué sucedió en 1906?

Bastantes cosas, sin duda, que aquí no nos importan. Disturbios en Rusia, que ahora nos llegan a través de borrosas fotografías, donde policías se enfrentan con barbudos nihilistas sobre fondos nevados; Conferencia de Argel; boda de la Infanta María Teresa; boda del Rey de España, Alfonso XIII, con la Princesa Enna de Battemberg; Eduardo VII practicando entente cordiale en París y



El aeroplano de los Wright.

(La Ilustración Artística, núm. 1.256.)

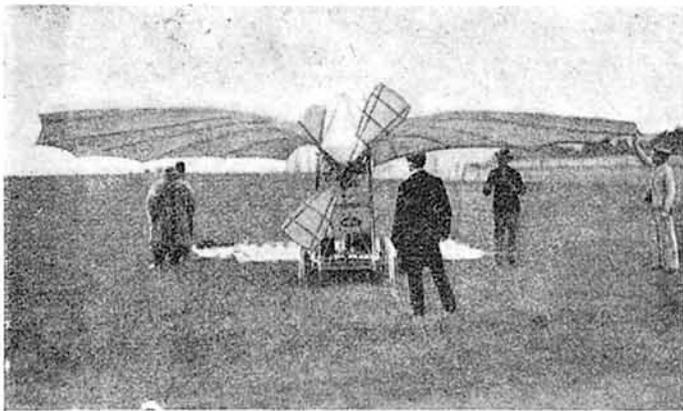
en Biarritz; la catástrofe de la mina de Courrières; los terremotos de San Francisco y Valparaíso; la rehabilitación de Dreyfus; la inauguración del túnel del Simplón; anticlericalismo en Francia... Muchas cosas, ya se ve, aunque bien pocas para el ritmo a que nuestro tiempo nos tiene acostumbrados; pero aquí nos importa más esta otra que en "La Ilustración" ha quedado relegada a una página oscura: el aeroplano de los Wright.

Resulta—informa "La Ilustración" a sus lectores—que esos americanos silenciosos están experimentando aviones desde 1900 en la Carolina del Norte, y que en 1903 han conseguido volar, aunque sin poder regresar sobre el punto de partida, y que después han triunfado aun en eso, y que puede darse la siguiente tabla de sus más recientes experiencias: el 26 de septiembre, 17,961 metros de vue'o en 18' 9"; el 29, 19,570 en 19' 55"; el 3 de octubre, 24,535 en 25' 5"; el 4, 33,456 en 33' 17", y el 5, 38,956 en 38' 3". Es bastante, ¿no? Pero ellos continúan sus experiencias,



Barcelona.—Preparativos para la ascensión de F. Duro y Herrera a través del Mediterráneo el 25 de marzo de 1906.

(La Ilustración, núm. 1.266.)



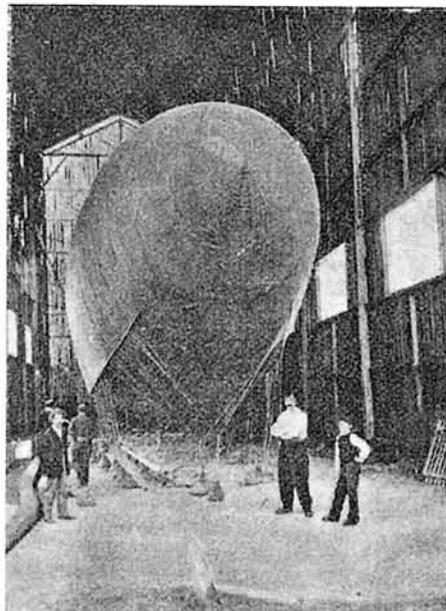
El cuadríciclo de M. Vuia.

(La Ilustración, núm. 1.259.)

ahora en Springfield, aldea de Ohio, rodeados primero de algunos contados labriegos, ya de nutridos espectadores. ¿Acaso estará resuelto el problema del vuelo?, se pregunta "La Ilustración". No se sabe, responde a continuación con loable cautela.

Pero sí se conoce que no son sólo los Wright quienes trabajan en ello. Ahí está el cuadríciclo inventado por monsieur Vuia. Ruedas con neumáticos, motor de 25 caballos, una hélice vertical de tracción en la parte delantera, un timón; todo ello con 220 kilos de peso en conjunto y muchas a'abanzas del vizconde de Decazes, bien conocido por sus trabajos sobre cosas de aviación. Sólo que el cuadríciclo, ¿ha volado? ¡Ay!, que "La Ilustración" sólo nos informa que el 5 de febrero se experimentó... sin las a'as sustentadoras, por temor al fuerte viento, y que, con todo y con eso, los "chauffeurs" presentes no las tuvieron todas consigo. ¿Qué sucederá, se preguntaron, cuando se eleve? ¡Ay otra vez!, que el año de 1906 termina sin que lo sepamos.

Más seguro elevarse resulta el de los globos. Y es un compatriota el que por este lado nos saluda: Fernández Duro. Ya le conocéis. Fernández Duro, presidente del Aero-Club de Madrid, recién fundado; Fernández Duro, que se espera gane la Copa de los Pirineos, ofrecida a quien, desde Pau, llegue al punto más distante de España o Portugal, puesto que él, en quince horas, recorrió la respetable distancia de 800 kilómetros antes de descender en Guadix; Fernández Duro, que ya antes ganó el segundo puesto para el Gran Premio del Aero-Club de Francia por su vuelo de 1.050 kilómetros en trece horas, y que ahora—dice la revista—se propone cruzar el Mediterráneo, desde Barcelona a Génova, acompañado del Teniente de Ingenieros señor Herrera, a bordo del "Huracán", de "forma esbelta y graciosa", según el desconocido redactor. ¡Lástima que el tiempo obligara a suspender la ascensión cuando ya



El dirigible de Henri de la Vaulx, en el cobertizo.

(La Ilustración, núm. 1.273.)

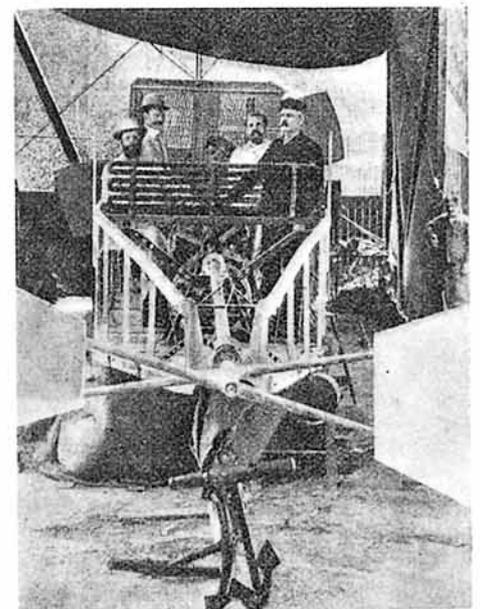
los aeronautas habían acometido el capítulo de las despedidas, y que "La Ilustración" no nos dé, en el resto del año, nuevas informaciones! Forzoso será que pasemos de los globos a los dirigibles, que al fin han resuelto el problema de la dirección en la atmósfera, para admirar el que está construyendo en Francia el conde Henri de la Vaulx, o, mejor aún, que consagremos un recuerdo a la expedición en globo al Polo Norte, proyectada por un diario de Chicago. En dos meses se han ultimado los preparativos, y he aquí que el jefe de la "Wellman Chicago Record Herald Polar Expedition" nos saluda desde la barquilla del globo "América", dondevan a acompañarle Mr. Liventaal, el mayor Hersey y dos franceses: Gaston Hervieu y M. Colardeau. La empresa ha de iniciarse en Spitzberg, y, en efecto, allí están los excursionistas listos para zarpar, sólo que... Inicia'mente han sido ciertos rumores, pronto desmentidos por la "Havas", sobre un aplazamiento; después..., la confirmación. Se ha desistido. Primero, porque el cobertizo destinado a albergar el globo en Spitzberg no estaba acabado; segundo, porque los trineos-automóviles, preparados para el caso de una avería en el globo, funcionaban mal; tercero, porque la instalación de telegrafía sin hilos en la barquilla resultó casi imposible; cuarto, por determinados defectos del aeróstato. Bien, ¡hasta mayo de 1907! Vayámonos en tanto...



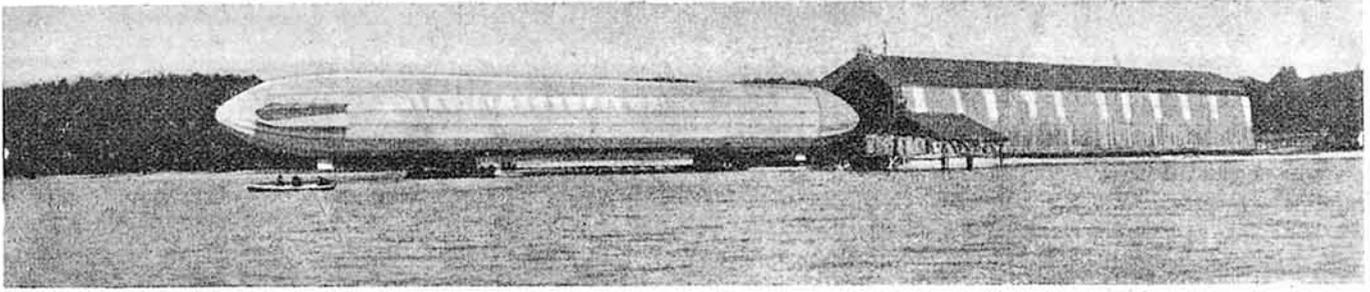
El dirigible "Ville de Paris", de M. Enrique Deutsch.

(La Ilustración, núm. 1.297.)

A Santos Dumont, naturalmente. Y a su 14-bis. "Para



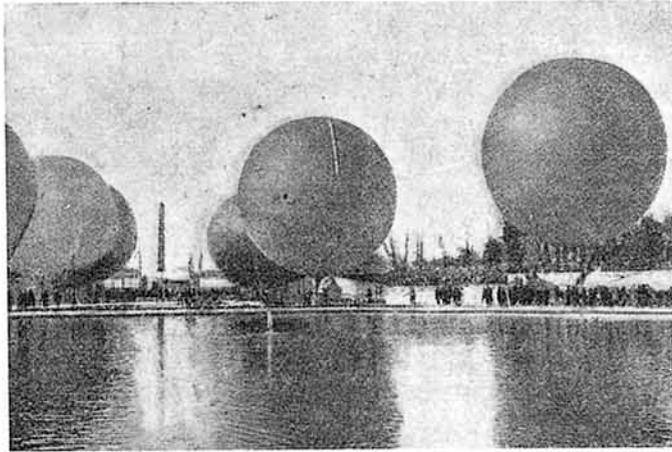
Expedición de Walter Wellman al Polo Norte.— La barquilla del globo con los expedicionarios. (La Ilustración, núm. 1.278.)



El "Zeppelin" sale del cobertizo de Manzell.

(La Ilustración, núm. 1.295.)

familiarizarse con la maniobra de este nuevo aparato, Santos Dumont lo engancha a su globo dirigible número 14; pero cree que pronto estará suficientemente preparado para poder lanzarse al espacio sin auxilio del aerostato. ¡Y tan preparado! "La fecha del 23 de los corrientes será memorable en los fastos de la historia de los esfuerzos para la conquista del aire. Por primera vez un hombre ha volado por sus propios medios", nos asegura una "Ilustración" del mes de octubre. La cosa no es enteramente exacta, sin duda; están de por medio los taciturnos Wright. Pero de la trascendencia de la hazaña de Santos Dumont no podemos dudar. El experimento, interrumpido por la mañana a causa de una avería, continuó por la tarde. A las cuatro y media, leo, "desplegó el aparato sus alas y recorrió 200 metros sobre el suelo", tras lo cual "el ave gigantesca", como la denomina "La Ilustración", se elevó tres metros, recorrió sesenta y descendió ante el asombro de los espectadores, "emocionados profundamente".



La Copa Gordon Bennet.—La plazoleta de las Tullerías, momentos antes de la ascensión.

(La Ilustración, núm. 1.293.)

Junto a eso, hasta la Copa Gordon-Bennet nos deja un tanto fríos. Y no es que careciera de interés. A ese concurso para aerostatos (la copa y 12.500 francos) acudieron en 1906 Hugo von Abercron, en el "Diüsseldorf", el barón von Herwald, en el "Pommer", y I. Scherle, en el "Schwaben", por el "Deutscher Luftchiffer Verband", alemán; Frank P. Lahon, en el "United States", y Santos Dumont, en el "Deux Amériques", por el "Aero-Club of America", norteamericano; E. van Driessche, en el "Ojouki", por el "Aero-Club de Belgique"; F. H. Butler, en el "City of London", A. V. Huntington, en el "Zephir", y C. S. Rolls, en el "Britannia", por el "Aero-Club of the United Kingdom"; A. Vonwiller, en el "Elfe", por la Società Aeronautica Italiana; el conde de la Vaulx, en el "Walhalla", el conde de Saint Victor, en el "Foehn", y J. Balzan, en el "Ville de Chateauroux", por el Aero-Club francés; en fin, A. Kindelán, con el "Montaña", E. G. de Salamanca, en el "Norte", y G. He-

rrera, en el "Ay-ay-ay", por el Real Acro Club de España. Dieciséis concursantes, de los que el más viejo era el inglés Huntington, con sus cincuenta años, y el más joven, nuestro compatriota Salamanca, con sus veinticuatro. Dieciséis concursantes, que a las cuatro de la tarde del 30 de septiembre se encontraron en las Tullerías dispuestos para la competición, que ganó el norteamericano Lahon, con sus 6.10 kilómetros, y en la cual, si nueve globos aterrizaron en Francia, siete osaron cruzar el Canal, descendiendo felizmente en la campaña inglesa.

¿De quién fué en definitiva la Copa, que había de corresponder a la nación que la ganara por tres veces seguidas? Nada queremos saber fuera de los límites de nuestro año; y de ahí que tampoco nos tiene el alardear de profetas vaticinando los futuros triunfos del "Zeppelin", que tras muchos años de experiencias, en los que su inventor gastó más de millón y medio de marcos, salió el 9 de octubre de su cobertizo en Manzell, a orillas del Constanza, y remolcado por un vaporcito 300 metros hacia el interior del lago, se elevó desde allí, evolucionó

ante la admiración de los reyes de Wurtemberg, que lo contemplaron desde su castillo, y regresó a las tres de la tarde—había salido a las diez de la mañana—; de ahí también que nos callemos ante la incógnita de ese otro dirigible, el "Ville de Paris", obra de M. Surcouf, por encargo de Enrique Deutsch, del que aún no habían podido hacerse pruebas decisivas. Con él termina el año aeronáutico 1906, visto a través de "La Ilustración Artística", de Barcelona, y con él han de hallar límite, por este número, nuestros conocimientos.



La copa Gordon Bennet. (La Ilustración, núm. 1.293.)

