

a las 11 horas 30 minutos del día 26 había captado una transmisión del "12-71" notificando que volaban perfectamente sobre la colonia francesa de Dahomey. La primera noticia que confirmaba el feliz término del vuelo fué recibida por la Sociedad Transradio, y coincidía en todo con la que llegó al Ministerio de la Guerra poco después de haber aterrizado en el aeródromo de Bata a las 14 horas del día 25. Es decir, habían invertido en el recorrido veintisiete horas, a una velocidad aproximada de 175 kilómetros por hora; tiempo que caía dentro de sus cálculos, ya que admitían una duración de veintiséis a veintiocho horas.

El éxito e impresiones del vuelo.—Como hemos dicho anteriormente, el "raid" fué planeado minuciosamente en todos sus detalles, y el fruto de tales trabajos fué el regular funcionamiento, conforme a lo previsto por ellos, del motor, navegación, radio, condiciones atmosféricas, etc.

El vuelo tenía un fin experimental, sin perder el matiz deportivo para impulsar la afición a las cuestiones aéreas. Quizá el viaje de regreso por etapas podía tener un fin comercial pensando en las posibles aplicaciones a tal fin.

Por lo que a la regularidad se refiere, podemos asegurar que fué perfecta.

Como consecuencias inmediatas mencionaremos: primero, establecer contacto inmediato con nuestras posesiones, actitud ya seguida por otros países europeos; segundo, conservar el prestigio alcanzado por nuestra aviación ante los ojos de todas las naciones; tercero, el efecto moral producido entre los habitantes de aquellas posesiones distantes de la metrópoli, mostrándole la posibilidad de ponerse en contacto directo a través de un solo vuelo.

Repetimos que la importancia de este vuelo no puede

ponerse en duda. Hay que imaginarse lo que suponía atravesar el desierto en toda su anchura y la selva ecuatorial. Una avería en el Sáhara exige un aterrizaje forzoso, y aunque es relativamente fácil hacerlo bien, no por eso deja de ser peligroso por las probabilidades que existen de ser difícilmente localizados, ya que un avión y dos hombres pueden considerarse como unos granos de arena un poco más grandes en la inmensidad de su extensión. Pero un tropiezo cuando se vuela por encima de la selva tiene consecuencias mucho más graves: el aterrizaje ha de ser violento a todas luces, y, caso de resultar ilesos, la búsqueda es mucho más difícil que en el caso anterior, porque se hacen menos visibles, y sobre todo ha de tenerse en cuenta la profusión de animales feroces que habitan aquellas regiones y la gran prolijidad de insectos dañinos para el hombre.

Por otra parte, un vuelo en línea recta con estas características no había sido llevado a cabo hasta esa fecha.

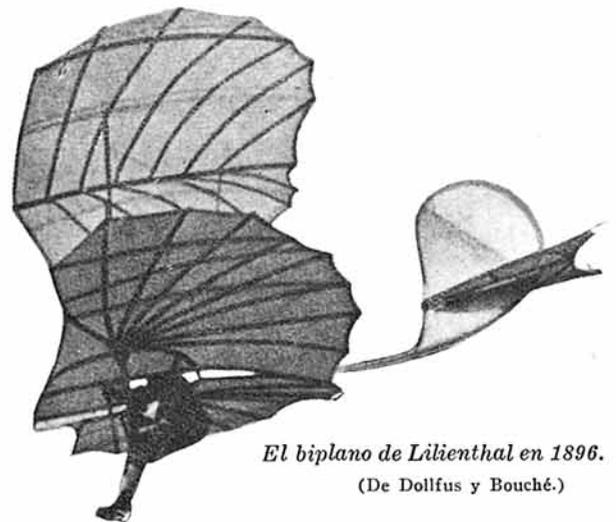
El recibimiento tributado a los aviadores fué entusiasta y cordial. Podemos imaginarnos la alegría de nuestros compatriotas allí residentes al ver llegar emisarios de la Patria lejana que el día anterior se encontraban tranquilamente en ella; alegría acrecentada por tratarse de una fecha tan señalada como es el día de Navidad.

El Capitán Rodríguez y el Teniente Haya mostraron su satisfacción cuando descendieron del aparato por el perfecto funcionamiento de todos cuantos contribuyeron al feliz término de su empresa, en particular al Servicio Meteorológico por lo acertado de sus predicciones.

España demostraba, una vez más, que era capaz de seguir formando parte en el concierto de las naciones con tradición aeronáutica.

El hombre y la máquina

Por MANUEL G. DE ALEDO,
Capitán de la Escala del Aire.



*El biplano de Lilienthal en 1896.
(De Dollfus y Bouché.)*

LILIENTHAL Y SU "ROMPEPIERNAS"

Todo hombre se siente forzosamente identificado de manera entrañable con su obra. Cualquiera que sea la índole de la misma, se ponen en su creación tantos afanes e ilusiones, tantos desvelos y esfuerzos, tanto sueño y tanto cariño, que se la lleva en lo más hondo, como lo que es: como candente pedazo de la propia personalidad. Si además de ser creador, se convierte el hombre en el primero y autén-

tico experimentador, encargándose a sí mismo la tarea de plasmar en práctica su teoría; y si en ese ensayo práctico se arriesga algo tan preciado y querido como la vida, es comprensible que la identificación se trueque en fusión impercedera entre el inventor y el invento, entre el autor y la obra, entre el probador y la máquina objeto de la prueba. Su destino final y las vicisitudes intermedias que han de

vivir son los mismos por lo que la vinculación es absoluta. Pero, además, estos hombres excepcionales suelen tropezar con la manifiesta hostilidad de cuantos les rodean, lo que hace explicable que su carácter se agríe y se refugien en su vida interna sin admitir otras compensaciones de fuera adentro que las que, con generosidad comprensiva, les brinda el fruto amoroso de su trabajo. Y es entonces cuando se lleva a cabo esa identificación perdurable a que antes aludíamos, y es entonces cuando se hace más perfecta la conetración del hombre y la máquina. Tal es el caso de Otto Lilienthal y su dramático, al par que heroico, "rompepiernas".

La historia de la Aviación es breve, pero bellísima obra de iluminados; y toda ella se ve enmarcada por un hálito poético inmarcesible. De toda su poesía extraordinaria destaca la página más rotundamente lírica, que es aquella en que se nos habla del inventor y aeronauta Otto Lilienthal, el hombre, y de sus ensayos en el planeador de su construcción, la máquina.

No es nuestro propósito hacer un bosquejo biográfico de su figura, por lo que prescindiremos, de puro intento, de los detalles cronológicos de ritual, y sólo anotaremos que su afición a las cosas del aire se le despertó muy de niño, a los doce años. ¿Cómo nació en él la afición? Lo ignoramos. ¿Quién puede decir cómo se asoma al alma humana la primera cadencia de un verso, o la primacía de colorido rico de una melodía? Lo cierto es que desde niño demostró decidido entusiasmo por todo lo concerniente al aire, obsesionado por la idea sublime de volar...

Un carácter resuelto y emprendedor como el que el genio alemán poseía, no podía, en modo alguno conformarse con elucubraciones y sueños, por lo cual se entregó con ardor a escudriñar el problema en la teoría y a resolverlo eficazmente en la práctica. Así fué como construyó, paso a paso, corrigiendo faltas y perfeccionando detalles, su máquina voladora, simple y rudimentario planeador, ante el que no se sabe si dirigir la admiración al ingenio del inventor o al arrojo del tripulante.

Pero aquella máquina había que experimentarla, y ¿quién mejor para ello que él mismo? Sabía que agazapada aguardaba la muerte para poner un trágico colofón a su atrevimiento; pero él confiaba en sí y a nadie cedía aquella responsabilidad. Además, él no había trabajado con ahínco para que otro experimentase el placer del vuelo. He aquí

su verdadero espíritu aviatorio: disfrutaba con el vuelo como disfrutaron y siguen disfrutando de él todos los que son auténticamente aviadores.

Sus escépticos contemporáneos apodaron a su aparato con el burlón remoquete de "rompepiernas", y no llegaron a atreverse a denominarle "rompevidas" porque el vulgo soez siente pavor instintivo hacia todo cuanto le recuerde la muerte, acaso porque es precisamente el único acto serio que se ven obligados a realizar en su vida. Lilienthal pensaba que vale más una pierna rota con heroísmo o una vida tronchada en pleno triunfo, que unos miembros enteros o una vida discurriendo en cómoda molicie aburguesada. Y de noche, escondiéndose de todo y de todos, como el poeta recita su primer verso, se lanzaba desde una colina al triunfo jubiloso de su empeño.

¡Por fin en el aire! Esto es todo cuanto Lilienthal anhelaba. La brisa iniciaba una caricia a lo largo de su barba hirsuta y poblada, en tanto que la noche besaba su frente de fuego en un temblor liviano; sus miembros, nervios sensibles de aquella máquina de encanto, mandaban gozosos en la noche. Entre el sueño en la cabeza y la incomprensión a los pies, giraba, descendía, evolucionaba cuanto lo permitían lo simple de la máquina y lo breve del vuelo. Pero en ese pequeñísimo tiempo Lilienthal y su máquina eran uno, logrando esa unidad para toda la vida y para toda la muerte. El hombre y la máquina fundidos para el concreto logro del mismo anhelo de la Humanidad: el vuelo.

Así transcurrió su vida, trabajando sin descanso y gozándose en su trabajo. Todos le auguraban un fin ridículo a sus experimentos, e íntimamente se refocilaban ante el espectáculo de Lilienthal perniquebrado. Pero esto sí que no estaba Lilienthal dispuesto a deparárselo. Un día, en efecto, se cumplieron los agujeros de todos. Cuando, entregado en cuerpo y alma a su pasión favorita, volaba, una racha de aire lo hizo perder el mando, y en su caída llegó hasta el suelo. Su "rompepiernas" se hizo añicos, y él, él no podía contentarse más que rompiéndose el corazón. No hubo lugar a la risa de sus conciudadanos e incluso quizá a alguno se le aclarase la vista al empañársela una lágrima que además abriera su alma a los ojos de la comprensión.

Lilienthal ha sido llamado "el padre de la Aviación".

¡Sublime denominativo! Pero creemos que también se ha hecho merecedor de los calificativos, no menos hermosos y bellos, de "poeta y héroe de la Aviación".

GARCÍA MORATO Y EL "3-51"

En una encrucijada guerrera se encontraron, en un amanecer luminoso y heroico, el hombre y la máquina. En rápida ojeada sopesaron mutuamente sus posibilidades y trataron de bucear en sus prestigios. El hombre, García Morato, ya venía aureolado de una envidiable fama en la paz y en la guerra. Su habilidad como piloto fué reconocida en múltiples concursos acrobáticos y en la guerra. En la guerra eran ya muchos sus enemigos que habían mordido el polvo de la derrota. La máquina, el célebre "Fiat C. R. 32"; el "3-51" aún no había recibido el bautismo de fuego, pero

sin embargo, sus hermanos de serie habían probado hasta la saciedad sus dotes maniobreras, su aptitud combativa, su tesón, su resistencia... Tal vez fuese la desconfianza el sentimiento que animara a ambos, al hombre, a la máquina, en este su primer tanteo de fuerzas. ¡Bien pronto había de diluirse dicha desconfianza, si es que la hubo, para acabar fundiéndose imperecederamente ambos en fecha inolvidable: 4 de abril de 1939, en fecha de Muerte y de Gloria!

El hombre subió a la máquina. En la seguridad de sus movimientos se inició la compenetración, al comprobar ella