

# La aviación en el cine

VICTOR MARINERO

## AVIADORES-CINEASTAS

**Charles Eugene Jules Marie Nungesser** fue, con 45 victorias, el 3.º de los "ases" de la aviación francesa en la Primera Guerra Mundial. El primero, René Fonck, obtuvo 75 (sólo cinco menos que el "as de los ases", el alemán Von Richthofen). El 2.º, Georges Guynemer, 54. Pero si Fonck, al parecer, no caía simpático por su extremada fanfarronería, y Guynemer era tan apreciado por su sencilla espontaneidad como compadecido por su precaria salud, Nungesser unía a su carácter jovial (un tanto indisciplinado en cuanto a las normas militares) una fortaleza hercúlea impresionante. De todos ellos, fue quien llevó una vida más variada (e intensa, dada su corta vida) y hasta novelesca por su participación en múltiples actividades. Entre ellas, el cine.

Cierto es que, a veces, su humor era negro. Como cuando eligió por emblema, ostentado invariablemente en sus aviones, la composición macabra de un ataúd, flanqueado por dos cirios y dispuesto sobre una calavera con dos tibias cruzadas. Destacándose el conjunto en un enlutado corazón.

Dicen que la idea la tomó del que vivió pintado sobre un vehículo alemán tipo MORS que —abarroto de oficiales— capturó en la retaguardia alemana. Y con el que, una vez "vaciado" de aquéllos, volvió a pasar a las líneas francesas. Parece ser que el jefe de su unidad de "Húsares de la Muerte", le felicitó diciéndole: "Tú serás el Húsar de la Mors". Como quien dice: "el que tome las riendas". El caso es que, cuando pasó a Aviación, adoptó permanentemente el distintivo.

Su accidentada vida comenzó pronto a desarrollarse. A los 16 años, sus padres le enviaron a Brasil, con el doble propósito de localizar a un tío suyo que había emigrado allí y de que éste le ayudase. Pero, como tardó cinco años en hallarlo (en la Argentina), aparte de ejercer su propia especialidad, adquirida en Francia, de mecánico electricista titulado, se las arregló para practicar cualquier clase de

deportes, destacando en todos ellos: fútbol, boxeo, natación, ciclismo y carreras de caballos, motos y automóviles. Precisamente, confiado en su conocimiento y repetido empleo de toda clase de motores, se atrevió un día —en que se hallaba visitando un aeródromo— a subirse a un avión del que se había bajado el piloto; y sin permiso de éste, despegar y dar repetidas vueltas sobre el campo, accionando los mandos hasta que se consideró capaz de aterrizar. Lo que consiguió, aunque dando tumbos. Sin embargo, el piloto "burlado" —al apreciar la capacidad del intruso— le invitó a formar parte de su circo volante en una "tornée" por los pueblos sudamericanos.

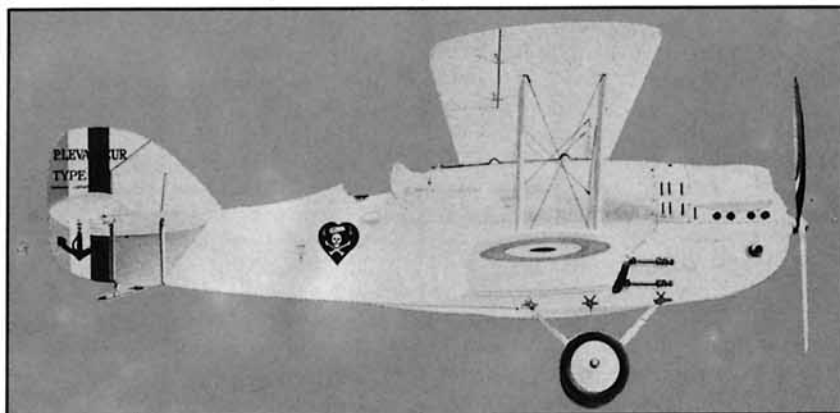
Nungesser, previendo que en Europa se iba a desencadenar inevitablemente la guerra, volvió a Francia. Enrolado en Caballería, no tardó en pasar a Aviación (su meta prevista) para prestar, en principio, servicios de reconocimiento. Pero... en cierta ocasión propicia (demostrando tanto su valor como independencia) volvió a subirse sin autorización a un aparato. Esta vez, dispuesto a "cazar" un enemigo. Apenas había despegado, se le presentó la oportunidad. Desde la torre observaron que una formación alemana se dirigía hacia el campo. Inmediatamente, entre otras medidas, se trató de localizar al oficial de servicio, al no hallarlo en su puesto. Pero éste no apareció. Era

Nungesser; quien ya estaba *allá arriba* y había derribado a uno de los cinco aparatos enemigos. Cuando, terminada la acción, tomó tierra, se encontró con el apercibimiento para un arresto de ocho días, una propuesta para la Cruz de Guerra y el destino a una unidad de caza. Más tarde tendría por costumbre llevar —incluso en combate— ésta y las demás condecoraciones que fue acaparando, colgadas del pecho de su guerrera.

Al probar el Nieuport que le había sido asignado en la Escuadrilla 65, se entusiasmó de tal modo que partió a hacer una "demostración gratuita" de acrobacia aérea sobre el campo alemán. Los "espectadores" quedaron tan sorprendidos y admirados que optaron por no intentar estropearle el "espectáculo".

Paralelamente a su evolución profesional, iban cambiando los modelos empleados por la caza francesa. Del Nieuport 11 "Bebé", diseñado por Delage, para participar en la Copa Gordon Bennett de 1914 (y que luego se construiría en Italia por la Macchi), se pasó al Nieuport 77. Aunque en ambos el armamento consistía en una simple ametralladora, la velocidad, de 156, pasó a 177 km/h. Más tarde, todos los ases franceses, Nungesser incluido, adoptarían el Spad S-XIII, con motor Hispano-Suiza de 235 cv.

Temerario al extremo, Charles no se arredaba por los impactos que frecuentemente acribillaban su apa-



El "Oiseau Blanc".

rato (llegando a recibir 40 en un mismo lance). Fue herido en 17 actos de servicio; y los cirujanos tuvieron que reemplazarle varios huesos con piezas metálicas, empleando a veces *elementos muy valiosos*. Pero más lo era él y merecería el gasto. En cierta ocasión en que le implantaron un tobillo de plata, comentó que ello le permitía bailar mejor el "charleston", entonces de moda. Pero la verdad es que —en lo sucesivo— tendría que usar bastón. Sobre todo, después que —tras abatir a un avión enemigo— se estrelló, fracturándose ambas piernas, además de dislocarse la mandíbula y perforarse el paladar.

Lo que, por cierto, no le amilanó. Por el contrario, al salir del hospital, decidió volver al frente, a "relajarse". Al poco tiempo, atacaría una formación alemana de 6 aviones, derribando 4, además de un globo. Finalmente, al resultar nuevamente herido en otro combate, sería relevado por Guynemer.

Al terminar la guerra, resultó haber "coleccionado" veinte condecoraciones importantes de 8 países.

Y sin embargo, dos años después de terminada la guerra, se encontró abrumado por las deudas. Fracásó, tanto profesionalmente (con la escuela de vuelo que había montado en Orly) como en su matrimonio con la americana Consuelo Hatmaker. En Estados Unidos, consiguió "defenderse" formando parte de un circo volante francés, con el que se reproducían combates aéreos con "sabor histórico".

Fue al disolverse la referida formación (en clave de espectáculo, a veces filmado) cuando se le ocurrió pasarse al cine. Así llegó a protagonizar "El corsario del cielo" (The Sky Raider). Una vez concluida la filmación, volvió a realizar otra gira aérea, que sería para él la última. En este caso, para promocionar la película entre los distribuidores y cara al público.

La película, producida en 1923 y estrenada el 25, fue dirigida por T. Hayes Hunter, con guión de Gerald G. Duffy, basado en el relato de Jack Lait "The Great Air Mail Robbery". Aparte de Nungesser, interpretándose a sí mismo, le acompañaron la conocida actriz Jacqueline Logan (en el papel de Lucille), Gladys Walton (Marie), Walter Miller (Paul), Lawford Davidson (Gregg), y otros de menor relieve en el tema. El "malo" es el mecánico Gregg,



Coli y Nungesser sobre el "Oiseau Blanc".

que sabotea el avión de Nungesser de modo que la culpa apunte al amigo de éste, Paul. Quien es detenido y condenado; aunque —después de participar en la guerra y aclararse su inocencia— sea rehabilitado. Pero antes, los dos amigos habrán de localizar a Gregg, quien se dispone a robar un avión-coreo, pero terminará por estrellarse en otro aparato. Paul y Marie se casan; y Lucille (la hermana de aquél) y Charles Eugene llegan al "happy end" con un presumible romance.

En 1926, nuestro "aviador-cineasta" ya está de regreso en Francia, después de haber declarado a la prensa americana: "La próxima vez que vuelva a Estados Unidos, lo haré por aire". Su intención era tomar parte en la activa competencia en que entraban varios aviadores de renombre para realizar vuelos transoceánicos directos. Desde 1922, se habían logrado de modo enteramente satisfactorio, en etapas más o menos largas, los de Cabral y Coutinho; Smith Arnold, Nelson y Harding; y Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada. Otros habían fracasado; y se preparaban más, de Este a Oeste o viceversa.

En París, Nungesser propuso al diseñador y constructor Levavasseur que le facilitase un PL-8 (que éste había proyectado para la fuerza naval francesa, en versión triplaza), transformándolo en monoplaça; pues quería realizar la travesía en

solitario, para anticiparse a otros aviadores que pretendían hacerlo. Levavasseur aceptó, en líneas generales, el proyecto del piloto. Pero le convenció de que sería mejor emplear un biplaza con un observador que atendiese constantemente a la difícil navegación (especialmente si —como era previsible— se presentaban vientos de cara). Y le sugirió el nombre de François Coli. Este era un tipo pintoresco, de 45 años, que había perdido un ojo en la guerra y llevaba un parche a *lo pirata*. Contaba en su haber con el primer viaje directo de ida y vuelta sobre el Mediterráneo y el de París-Casablanca.

La "extraña pareja" tenía la ilusión de adelantarse a Lindbergh empleando un biplano de madera Levavasseur PL-8; de 14,63 m. de envergadura; 9,75 de longitud y 3,96 m. de altura; con motor Lorraine-Dietrich de 12 cilindros en V y 450 cv., refrigerado por agua; velocidad de crucero de 160 km/h.; 3.270 litros de combustible; peso al despegue, de 4.954 kg.; autonomía de 6.000 km.; y tren de aterrizaje desprendible (para aminorar el peso) puesto que pensaban amarar "de panza" en el puerto de Nueva York, bautizaron al aparato con el nombre de "L'Oiseau Blanc". El 8 de mayo de 1927 despegaron con tiempo borrascoso y enseguida se perdió todo contacto, puesto que —también para reducir peso— no llevaban radio a bordo. Aunque "Le Presse" y "L'Intrigueant" de París dieron como conseguida la feliz arribada a Nueva York (por afán de adelantarse al resto de la prensa en la noticia), lo cierto es que nunca más se supo de estos dos aviadores. De "L'Oiseau Blanc" no quedó más que el tren de aterrizaje, hoy conservado en el Museo de Aeronáutica francés.

Por contraste, el 21 de mayo, Lindbergh aterrizaba en París.

En memoria de Nungesser y Coli, los también aviadores franceses Costes y Le Brix darían el nombre de aquéllos al Breguet con que realizaron otro histórico "raid" por etapas —con un recorrido total de 40.000 km., durante cerca de cinco meses— entre Francia y América del Norte. Durante el cual (entre el 14 y el 15 de octubre del 27) efectuaron la travesía directa Senegal-Brasil. Fue un "brindis que se merecían sus compatriotas desaparecidos en el Atlántico. ■