

El primer As mundial de la aviación, Roland Garros

JOSÉ SÁNCHEZ MÉNDEZ, GENERAL DE AVIACIÓN
Miembro de la Asociación Española de Militares Escritores



Nació en la calle del Arsenal de Saint-Dennis, capital de la isla de Reunión del archipiélago de las Mascareñas, al este de la isla de Madagascar en el océano Índico, el 6 de octubre de 1888, siendo bautizado con los nombres Roland-Eugène-Adrien-Georges Garros. Su familia no tenía problemas económicos y estaba muy ligada al Ejército francés pues su padre era abogado y también consejero del canciller general.

A los cuatro años, Roland Garros tuvo que marchar a vivir con su familia a Saigón, capital de la antigua Conchinchina, donde su padre había establecido importantes negocios. Allí viviría parte de su infancia, aprendió la lengua anamita y tuvo que acompañar a su padre en largos viajes por Birmania y la India. Pero allí no había liceo francés, así que, en el año 1900, a la edad de once años, Roland fue enviado solo en un barco a estudiar en París, donde arribaría tras un viaje de dos meses. En la capital francesa, al poco de llegar, enfermaba de pulmonía doble, teniendo que ser trasladado al Colegio de San Estanislao en Cannes, donde el clima mediterráneo le ayudaría a recuperarse con rapidez.

Desde entonces se mostraría en buena medida independiente y autosuficiente. Curtido ante la ausencia del calor familiar, aprendió a arreglárselas por sí mismo, aunque, como es natural a esa temprana edad, económicamente continuaba dependiendo de la ayuda que su padre le enviaba desde Saigón.

En Cannes fue un alumno brillante en sus estudios, recuperando el año perdido por la pulmonía, y comenzó a destacar en piano, en fútbol y en ciclismo, además de aprender inglés e italiano.

Posteriormente fue trasladado al Liceo de Niza, en el que sería campeón interescolar de fútbol, así como campeón escolar nacional en el año 1906 de ciclismo con el seudónimo de Danlor. Más tarde regresaría a París para terminar el bachillerato de Letras y Derecho. Una vez conseguido el título, aprobó el ingreso en la selectiva Escuela de Altos Estudios Comerciales de París donde formaría parte de la promoción diplomada en 1908. Allí haría grandes amigos, y comenzó a practicar el tenis y el rugby. Su padre había querido que estudiara la carrera de Derecho, pero Roland prefirió hacerse agente comercial de los automóviles Grégoire en un local de la avenida de la Grand Armée, junto al Arco del Triunfo en la plaza de La Estrella, con la ayuda económica del padre de Jacques Quellennec, un condiscípulo de la Escuela de Altos Estudios Comerciales, a cuya tienda puso el nombre de Roland Garros Automobiles - Voiturettes de Sport. Allí, a partir de 1908, un elegante Roland Garros, vendería los automóviles Grégoire en su establecimiento. En aquella época, en la que tenía 20 años al iniciar su negocio, había aprendido a conducir automóviles con cierta anterioridad y comenzado a sentir una fuerte afición por la mecánica y el pilotaje deportivo.

Por su carácter, Roland había venido estableciendo con facilidad buenos amigos con los que mantendrá aficiones e intereses comunes: Edmond Audemars, René Simon, Charles Voisin, Eduardo Chaves, Raymond Saulnier, Jacques Schneider, Jean Cocteau y Ettore Bugatti. El negocio marchaba bastante bien, pero cuando Quellennec le invitó a la Gran Semana de la Aviación de la Champaña de 1909, en Reims, se enamoraría de la aviación y lo dejaría todo, olvidando, incluso, sus antiguos sueños de hacerse concertista de pia-



Roland Garros cuando era el dueño de Roland Garros Automobiles

no. Aprendería a volar nada menos que con Louis Blériot, convirtiéndose en uno de sus mejores discípulos, aunque otros biógrafos afirman que se había comprado un pequeño Santos-Dumont Demoiselle, el avión más barato, si bien difícil de manejar (7.500 francos franceses, seis veces menos que un Blériot XI), con el que se inició en el vuelo de forma autodidacta, únicamente asesorado por otro aprendiz de vuelo, pero con algo más de experiencia, su amigo y compañero Edmond Audemars. El 19 de julio de 1910 obtuvo en el Aéroclub de France la licencia de piloto n.º 147, tras pasar un examen a los mandos de su Demoiselle.



Garros delante de su aeroplano Demoiselle en 1910



Garros a los mandos de su Demoiselle en 1910

El Circo Aéreo de los Hermanos Moissant

En febrero de 1911, un equipo de pilotos norteamericanos y franceses, entre los que se encontraba el joven Roland Garros, llevó a cabo en territorio mexicano los primeros vuelos sobre un campo de batalla. Todos ellos formaban parte de un circo de exhibición aeronáutica organizado por los hermanos John y Alfred Moissant.

En contraste con el heroísmo de los aviadores italianos durante sus actuaciones en el norte de África en 1911 o de los pilotos españoles en la campaña de Marruecos en 1913, la aplicación militar del avión en el campo de batalla realmente se inició como si fuera un juego. Así, el primer bombardeo simulado se realizó en septiembre de 1910, y ocurrió durante una exhibición aérea efectuada en el pueblo norteamericano de Squantum situado en la bahía de Quincy, al sur de Boston, organizada por la Sociedad Aeronáutica de Harvard. Durante el desarrollo de la competición deportiva, el joven piloto británico Claude Graham-White, a los mandos de un avión francés

Farman ganó la prueba de bombardeo, obteniendo el mayor número de impactos con bombas de yeso sobre un barco-maqueta de escala natural, dando en el blanco el primer día nada menos que nueve veces. La proeza fue sobre suelo norteamericano con material aéreo francés y tripulante británico.

Nadie puede arrebatarse a los italianos el hecho de haber sido los primeros en emplear aviones durante una campaña militar efectuada en Libia en 1911. Pero investigaciones documentadas que he realizado me han permitido afirmar que los primeros aviadores en contemplar la guerra desde el aire fueron los miembros del citado grupo internacional de los hermanos Moissant que, además de realizar exhibiciones aéreas, volaron repetidas veces sobre territorio mexicano para observar las operaciones militares que se realizaban en torno a Ciudad Juárez en febrero y marzo de 1911 durante la guerra civil de México.

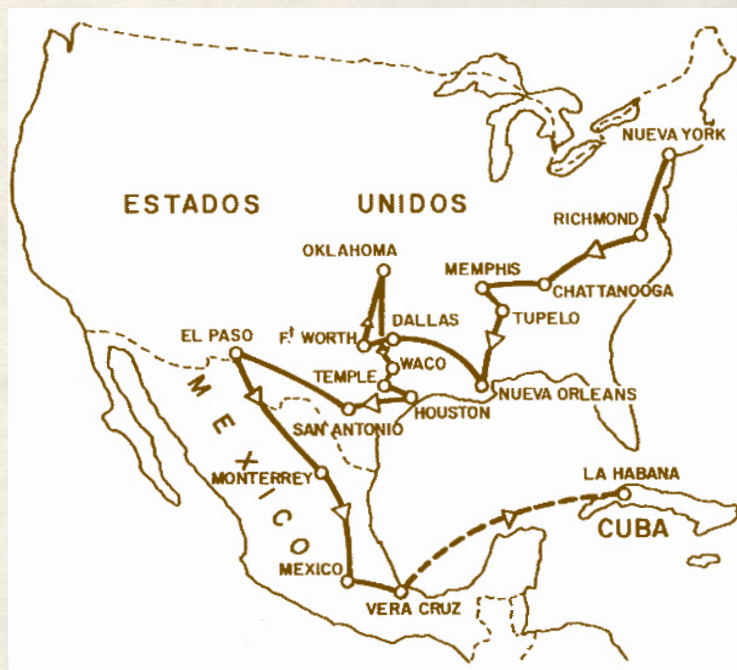
Con anterioridad, en el mes de enero de dicho año, Ernesto Pugibet, presidente de la empresa cigarrera mexicana El Buen Tono, había solicitado de Francia un aeroplano Bleriot XI Bis, que llegaría por vía marítima al país y a la Ciudad de México en enero de 1911. Con él lo haría un piloto llamado André Bellot, que tenía el título concedido por el Aéroclub francés, y que iba acompañado por un mecánico de apellido Dadaine. Una vez que fue ensamblado el avión, el empresario lo bautizó con el nombre de su compañía, El Buen Tono. Hechas las pruebas de rigor en tierra, Bellot trató inútilmente de volar el avión, pues solamente consiguió hacer unas carreras por tierra muy cortas y dar algunos brinquitos intranscendentes. En vista de lo sucedido, el mecánico, Dadaine, solicitó permiso para tratar de volarlo y el 24 de febrero logró despegar, al parecer de forma airosa, pero pronto perdió el control del avión y cayó a tierra, resultando dañado el fuselaje del aparato más otros desperfectos.

Para las Fiestas del Centenario de la Independencia no se pudieron efectuar exhibiciones aéreas porque no se había conseguido que viajara a México ningún contingente de pilotos extranjeros. Pero el Circo Internacional de Aviadores Moissant de Nueva York, que estaba de gira por el sur de los Estados Unidos, programó otra por México a comienzos de 1911. Este circo de exhibición aeronáutica organizado en 1910 por dos hermanos norteamericanos de origen canadiense, John y Alfred Moissant, estaba integrado por tres pilotos franceses, Roland Garros, René Simon y René Barrier; los estadounidenses Charles K. Hamilton y Joe Seymour; el irlandés John E. Frisbie, y el suizo Edmond Audemars.

Era el director de este circo extraordinario Young, un hombre que conocía bien las exigencias y gustos del público norteamericano. El 31 de diciembre de 1910 moría en accidente en Nueva Orleans John Moissant cuando pilotaba un aeroplano Bleriot y se preparaba para participar en la Copa Michelin, competición que estaba dotada con 20.000 francos. Pero a pesar de la tragedia, su hermano Alfred, como homenaje al piloto muerto, decidió que el grupo de Aviadores Internacionales Moissant debía seguir sus exhibiciones. De Nueva Orleans continuaron a Forth Worth, Oklahoma, Dallas, Waco, Temple, Houston, Monterrey y Ciudad de México, hasta llegar a San Antonio a principios de marzo de 1911. Los aeroplanos que componían el equipo de vuelos lo formaban cuatro monoplanos Bleriot-Moissant (Bleriot XI Bis, con algunas adaptaciones realizadas por la Moissant), un monoplano Santos Dumont Demoiselle y un biplano Curtis D.

La primera ciudad visitada fue Monterrey, en la que actuaron durante los días 19, 20 y 21 de marzo de 1911 patrocinados por la Cervecería Cuauhtémoc, empleando para ello unos terrenos situados junto al parque Zambrano. Allí solamente volarían los aviadores franceses, René Simón, Roland Garros y René Barrier con sus respectivos Bleriot. Pero de todas las actuaciones sobresaldrían las realizadas por Roland Garros. El grupo llegó a la Ciudad de México en la noche del día 22 y en la estación Colonia se les ofreció una calurosa recepción por

un numeroso público que se había congregado para recibirlos. Se habían instalado en un improvisado aeródromo en los Llanos de Balbuena unas grandes carpas, y también se hizo previamente una gran publicidad en todos los periódicos, y toda la población de la capital mexicana se preparó para presenciar las demostraciones aéreas.



Itinerario del grupo Moissant en Estados Unidos y México

Con anticipación se habían puesto a la venta las entradas en varios establecimientos de la ciudad.

El día 24 de febrero René Simón efectuaría una exhibición exclusiva para la prensa, que se deshizo en elogios para el piloto por su gran habilidad. Las demostraciones siguieron los días 25, 26, 27 y 28 de febrero, que se prolongarían durante el 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, y 8 de marzo. No pudieron volar ningún día el piloto Frisbie con su biplano Curtis y Audemars apenas logró dar unos saltitos con el Demoiselle, probablemente debido a que la altitud de Ciudad de México, de 2.670 metros sobre el nivel del mar, en alguna medida pudo haber influido en la poca potencia del motor del aparato. Los que sí se lucieron fueron los pilotos franceses con sus Bleriot XI Bis, muy en especial Roland Garros que hizo vuelos y pasadas sensoriales con dos aviones, su Bleriot y también con El Buen Tono, ese que no habían podido volar sus compatriotas Bellot y Dadaine y que había sido reparado por los mecánicos del grupo.



Primer vuelo de exhibición de Roland Garros en México

A estas exhibiciones en Ciudad de México asistieron las más altas autoridades tanto civiles como militares entre las que estuvo el presidente de la República mexicana Porfirio Díaz. Entre los vuelos más notables de los realizados está el efectuado el 1 de marzo por Roland Garros que, tras despegar de Balbuena,

sobrevolaría la ciudad de México hasta el Castillo de Chapultepec para continuar hasta el Peón y Los Reyes, y se atrevió a llegar hasta las «montañas con cráteres» que separan el Valle de México, para regresar a Balbuena.



Roland Garros vuela con el Bleriot El Buen Tono sobre las tribunas de Balbuena

En este vuelo recorrió más de 60 kilómetros, invirtiendo 50 minutos y alcanzó una altura de 12.192 pies (3.671 metros) como atestiguaba después un anuncio publicado en los periódicos por la Compañía Mexicana de Petróleo El Águila, que era la que proporcionaba la gasolina para las exhibiciones.

Posteriormente se desplazaron a Texas, a la ciudad de San Antonio, donde incorporaron un nuevo aliciente: la realización de un ejercicio en cooperación con el Ejército de los Estados Unidos. El Circo de Moissant había conseguido la colaboración de una unidad de artillería, que se desplegó en las proximidades de una colina y de un valle cercanos al aeródromo de la exhibición, debiendo los pilotos localizar la posición de las piezas. El joven piloto Roland Garros ascendió tras el despegue a una altura de 800 metros sobrevolando las colinas y el valle durante unos 15 minutos. «Al principio no veía nada», confesaría el piloto francés, «solamente un rebaño de cabras, pero poco a poco comencé a descubrir en la ladera de una de las colinas, a varios grupos de soldados y después a la batería camuflada bajo los árboles». Felicitados por los oficiales, los pilotos efectuaron después un simulacro de combate contra las piezas de artillería, que disparaban munición de foguero, que tras un periodo de 10 minutos fueron neutralizadas. La prueba resultó un gran éxito, pues se hizo en muy poco tiempo y además con gran precisión. Se ha dicho, sin haberse podido confirmar, que entre aquellos artilleros se encontraba un joven teniente llamado Dwight David Eisenhower. Era el 8 de marzo de 1911.

Después de San Antonio, el próximo punto sería El Paso, a donde el tren especial del Circo Moissant llegaría tras un largo y monótono viaje. Desde el hotel, los aviadores pudieron ver cómo una multitud de curiosos estaban subidos en los tejados más altos de la ciudad, tratando de observar los combates que se desarrollaban al otro lado de la frontera, en las cercanías de Ciudad Juárez. Se oía a lo lejos el eco de los disparos de las armas tanto de las fuerzas gubernamentales como de los insurgentes que se habían levantado contra la dictadura de Porfirio Díaz, que duraba ya 27 años. El río Grande separa ambas ciudades, y durante el día los hombres del jefe rebelde, Pascual Orozco, lo aprovechaban para atacar a las tropas del Ejército mexicano desde las colinas próximas al río. Desde las terrazas de los edificios de El Paso no era difícil poder seguir con prismáticos el curso de algunas escaramuzas y enfrentamientos. Un día, algunos de los miembros del circo, junto a un grupo de turistas, efectuaron una excursión al territorio mexicano para poder ver de cerca la zona de las operaciones, siendo amablemente tratados por las fuerzas rebeldes y el propio Orozco, hombre delgado, con gran bigote, doble cartuchera y que, al igual que la mayoría de sus hombres, usaba curiosamente corbata.

Volando para el Gobierno mexicano

Young se dio cuenta de la gran oportunidad que podría suponer el volar sobre las líneas de los insurrectos y facilitar información a las tropas gubernamentales, pues a continuación de EL Paso, los Aviadores Internacionales Moissant iban a efectuar diversas exhibiciones en Veracruz. Puesto en contacto con los jefes de las tropas de Porfirio Díaz, sin mediar contrato alguno ni tampoco comprometerse a un número determinado de horas de vuelo, Young Moissant aceptó la propuesta gubernamental de que sus aviadores realizaran vuelos de reconocimiento de los despliegues y movimientos rebeldes. Entre el 7 y el 10 de febrero se efectuaron los vuelos de reconocimiento visual sobre las líneas de Orozco. El primero fue realizado por el francés René Símon, observando una zona donde casi a diario se libraban duros combates. Pero la prensa norteamericana no se hizo eco de este hecho histórico. Sin embargo, cuando otro piloto del grupo, el norteamericano Hamilton, efectuó un corto vuelo a 100 metros de altura por encima del curso del río Grande, los periódicos de los Estados Unidos se hicieron eco con gran clamor de la noticia: «Por primera vez el hombre había sobrevolado un campo de batalla». Sería entonces cuando exclamaría: «Al volar sobre las tropas en la batalla de Juárez, pude haber aniquilado a todos, federales e insurgentes, en un solo día si me hubieran provisto de bombas». Hamilton murió de tuberculosis a los 28 años de edad; en su corta vida aeronáutica había sufrido 63 accidentes.

La aplicación militar de los vuelos de Roland Garros en México

De todos los aviadores integrantes del grupo Moissant, sería el francés Roland Garros el que obtuvo mejores y mayores lecciones de los vuelos de reconocimiento sobre las tropas de Orozco. Junto a sus compatriotas Barrier y Simon diariamente volaba al sur del río Grande con un Bleriot 50 durante prolongados espacios de tiempo. Estudioso sobre las posibles aplicaciones del avión en el campo militar, se había entusiasmado sobre los resultados positivos alcanzados en las experiencias habidas en San Antonio. De todas formas, los vuelos de reconocimiento no afectaron a las buenas relaciones con los sublevados, que se mostraban encantados de poder observar las exhibiciones gratuitas de los intrépidos aviadores, pues, además, el único armamento lanzado contra los rebeldes, fueron paquetes de tabaco y naranjas, lo que pone de relieve el carácter amistoso que tuvieron las primeras operaciones aéreas de carácter militar.

En su *Guía del aviador*, Roland Garros comentaría estas actividades diciendo: «Aquello nos permitió realizar interesantes vuelos de reconocimiento sobre las líneas de las tropas insurgentes, que por otra parte parecían poco bélicas. De tales formas nuestras observaciones proporcionaban a menudo datos útiles al Gobierno de Porfirio Díaz. Esto sucedía en febrero de 1911 y puso de relieve que fuimos los primeros en demostrar la utilización militar del aeroplano».

El 9 de marzo, mientras sus compañeros del equipo de aviadores Moissant se desplazaban hacia Veracruz, Roland Garros, a los mandos del aeroplano de El Buen Tono, voló desde Balbuena a Anzures para asistir en el restaurante Chapultepec a un almuerzo ofrecido en honor de las tripulaciones de una flotilla de la Armada francesa, compuesta por el acorazado Gloire y los buques de acompañamiento Conde y Admiral. Antes del atardecer, Garros, en el vuelo de regreso a Anzures, dejó caer un ramo de flores sobre el acorazado Gloire, insinuando que en lugar de flores pudo haberse tratado de un aparato explosivo que hubiese causado enormes daños a la embarcación. En Veracruz, el grupo Moissant se había instalado en los llanos de Santa Fe, próximos a la vía del tren, realizando vuelos los días 10, 11 y 12 de marzo. Aquí volarían al principio Simón y Barrier con sus Bleriot y por fin, dado que los vuelos se



Roland Garros sobrevuela la Plaza de la Constitución de la capital de México

efectuaban al nivel del mar, pudo elevarse Audemars con su Demoiselle.

El 14 de marzo todos los miembros del Circo de Aviadores Moissant, desde el puerto de Veracruz, embarcaron en el vapor Champagne con destino a La Habana y Nueva York

Roland Garros en el histórico Raid París-Madrid de 1911

El mítico Raid París-Madrid de 1911 fue en esa época, con sus 1.170 km de recorrido, la prueba aérea de mayor distancia de las celebradas en los primeros años de la aviación y el mayor acontecimiento deportivo de la época, pues también era la primera prueba internacional. Esta carrera fue organizada por el diario *Le Petit Parisien*, que se había inspirado en el éxito de su competidor *Le Matin* al patrocinar la carrera aérea del *Circuit de l'Est* en agosto de 1910. Ahora, en la París-Madrid se ofrecía un premio de 200.000 francos al primero que llegara a la capital de España, 30.000 francos para el segundo clasificado y 15.000 para el tercero. En un principio estaban inscritos 28 arriesgados aviadores, aunque al final solo tomaron la salida 8 de ellos: Le Lasseur de Ransay, Luis Gibert, Roland Garros y André Beaumont (con monoplano Bleriot XI); Jules Védrières, André Frey y Garnier (con monoplano Morane-Borel), y Luís Émile Train (con un monoplano Train), fabricado por él mismo.

La prueba se iba a iniciar el domingo 21 de mayo de 1911 con la partida desde el aeródromo de Issy-les-Moulineaux (cerca de París). El evento tuvo una espectacular afluencia de público, alrededor de 300.000 personas, que habían ido llegando desde antes del amanecer y contaba con la presencia de numerosas autoridades. La primera etapa tenía 400 kilómetros y terminaba hacia el suroeste de Francia, en la localidad de Angulema. En la difícil segunda etapa había que sobrevolar los Pirineos con la meta en la ciudad de San Sebastián y la etapa final, de 462 kilómetros, finalizaba en Madrid, sobrevolando la sierra de Guadarrama.



Portada de *Le Petit Parisien*, rotativo organizador el Raid París-Madrid del 21 al 26 de mayo de 1911

La decisión de la llegada a Madrid, y más concretamente a la localidad de Getafe, en la Dehesa de Santa Quiteria era una oportunidad para España. El 13 de mayo el Ayuntamiento de Getafe autorizó al Real Aero Club de España a acondicionar el lugar, comenzando así las obras, que terminaron ocho días después, justo el día de la salida de la prueba. En esas jornadas se preparó debidamente el lugar, completando un aeródromo con una zona de aterrizaje de 1.000 metros de longitud por 300 de anchura, un cobertizo para 14 aviones, tribunas y otras instalaciones.

Los competidores tomarían la salida con intervalos de 5 minutos a partir de las 5 de la madrugada, pero previamente hubo unos vuelos cortos de prueba a las 3:45 h, que efectuaron Jules Vedrines y André Frey. El primer competidor en salir fue André Beaumont, que lo hizo a las 5:10 h, seguido con intervalos de 5 minutos por Roland Garros y Eugène Gilbert. Desde este momento se inició una serie de salidas frustradas, empezando por Frey, que despegaba a las 5:35 h, pero tras dar una vuelta a bastante altura alrededor del aeródromo tuvo que aterrizar, y después de que se hicieran unos ajustes en el motor de su avión lo intentaría de nuevo a las 6:00 h, pero se le dañó una rueda y tuvo que retrasar su intento para que se hicieran unas pequeñas reparaciones. Después tenía que salir el belga John Verrept, pero, no estando dispuesto aún su aparato, quedaría aplazada su salida, para dar lugar a la de Garnier, que solamente efectuaría un corto vuelo al no funcionar su motor correctamente, por lo que tuvo que volver a su hangar. Despegó seguidamente Jules Védrines, quien también tuvo que aterrizar por algunos problemas con los mandos de control de su avión. Por ello, se vio obligado a salir más tarde con el monoplano del Verrept, que le cedió su aparato que ya estaba listo, renunciando así este a continuar la carrera.

Todos estos retrasos fueron haciendo que poco a poco el gentío se fuese dispersando por las zonas del campo de vuelo, donde solamente podían entrar los comisarios de la carrera, los pilotos y sus mecánicos. Después del despegue de Le Lasseur de Ranssay, que lo hizo a las 6:22 h, Louis Émile Train fue llamado a la línea de salida. Dispuesto para partir Train, un numeroso grupo de personas contemplaban con admiración el monoplano. Era el único con capacidad para llevar un pasajero a bordo y el fuselaje estaba construido con tubos metálicos. Las costillas de las alas eran de madera. Construido por su propio inventor y piloto para el servicio especial de las colonias. Acompañaba a Train,

como pasajero, M. Bonnier, hijo del arquitecto de la ciudad de París, y a las 6:30 h el aeroplano dejó el suelo después de recorrer unos 150 metros, elevándose y realizando un viraje muy fuerte. El aparato parecía no disponer de bastante fuerza para remontarse. Segundos después de su despegue comenzaría una tragedia, ya que Train, después de la carrera de despegue y para evitar a un grupo de soldados a caballo, sobrevoló la tribuna de autoridades, impactó con ella, aterrizando con su avión destrozado. En este accidente murió el ministro de la Guerra, Maurice Berteaux, y quedaron mal heridos el presidente del Consejo de Ministros, Ernest Monis, con una pierna rota, su hijo y el afamado industrial y patrocinador de la Prueba Henry Deutsch de la Meurthe, que perdería un brazo y sufrió una herida en la cabeza. Desgraciadamente hubo muchos heridos. El accidente dio, si cabe, mayor importancia mediática a esta carrera aérea, y provocó que solamente un piloto, Roland Garros, terminara en solitario la primera etapa porque no hubo forma de avisarle hasta que aterrizó en Angulema.

El periódico *ABC* narraba así el suceso desde la capital francesa: «Train hizo una salida dificultosa y cuando ya ascendía —a unos ocho metros de altura— advirtió que iba a cruzar sobre una sección de coraceros..., el aviador intentó torcer súbitamente la dirección, y lo hizo con tal desgracia, que el aeroplano aterrizó de golpe... y fue a dar sobre un grupo de unas veinte personas, grupo formado por el Jefe del Gobierno M. Monis; el Ministro de la Guerra, el general Berteaux, varios generales, algún alto funcionario y los individuos del Comité organizador». El diario proseguía tratando de plasmar el pánico vivido: «Imposible describir la escena de horrenda confusión, de espanto y de alarma que en aquel instante se produjo. El público, adivinando la magnitud de la catástrofe, invadió la pista en frenético tumulto».

Con todo esto, solo Roland Garros había podido partir el domingo para la primera etapa, ya que lo hizo antes del accidente, aplazándose hasta el día 22 de mayo la partida del resto de los pilotos. Garros aterrizaría sin novedad en Angulema, donde sus habitantes le recibirían con una delirante ovación. Con este hecho nos podemos imaginar la expectación y la importancia que había levantado esta carrera aérea, ya que, a pesar de la muerte del ministro de la Guerra, no se suspendió el evento, y el propio jefe del Gobierno, señor Monis, autorizó la continuación.

En esta primera etapa, y tras recorrer 330 kilómetros, solo terminaron Garros, Gilbert y Védrines, quedando eliminados los otros cuatro participantes. André Frey no pudo llegar más allá de Etampes por una avería de su Morane Saulnier que no pudo reparar. André Beaumont había aterrizado con su Bleriot en Loches poco después de la mitad de la primera etapa para realizar una comprobación de la ruta, pero al despegar rompió el ala derecha, viéndose forzado a abandonar. Luis Gilbert, a causa del frío y del fuerte viento se vio obligado a aterrizar en el aeródromo de Pont-Levay y desistió de continuar. El aviador Le Lasseur de Ransay se desvió hacia el departamento de La Nicare, en donde descendió para aterrizar por alguna irregularidad del motor, pero una vez subsanada volvió a despegar, viéndose obligado de nuevo a aterrizar cerca de Sancene donde abandonó la carrera.

El día 23 de mayo se dio la salida muy temprano a los tres aviadores supervivientes, que les llevaría durante 335 kilómetros desde Angulema hasta la ciudad de San Sebastián. Roland Garros despegaría a las 5:13 h, Eugene Gilbert 6 minutos más tarde y Vedrines a las 7:14 h. Todos los puntos posibles de observación de la costa vasca estaban ocupados por una multitud de curiosos para recibirlos. De los puertos habían salido lanchas de la Cruz Roja y entre Fuenterrabía y San Sebastián vigilaba la mar el viejo cañonero Mac-Mahón. En el fuerte Guadalupe de San Juan de Luz la guarnición vigilaba el cielo atentamente con la orden de disparar una salva de cañonazos tan pronto como observasen la llegada de los aviones. A las nueve menos diez de la mañana se disparan los cañonazos al

tener desde el fuerte a la vista al primero de los aviones, que se aproxima por el este. Pero el avión no pasa de largo y se aproxima cada vez más hacia el Fuerte Guadalupe. Ante la sorpresa de todos, en una limpia maniobra, el piloto logró hacer un aterrizaje en Jaizquibel, muy próximo al fuerte. Garros se había quedado sin gasolina.

Al ver unos campesinos el aeroplano de Roland Garros, se acercaron para auxiliar al aviador, pero como no hablaban francés no pudieron entender qué clase de ayuda necesitaba. Poco después bajaron del fuerte dos soldados y volvió a ocurrir lo mismo. Afortunadamente, se aproximó al lugar el Vicario de un convento de capuchinos próximo que pudo traducir a los soldados que lo que necesitaba Garros era gasolina, para lo cual ambos militares se fueron a Fuenterrabía a por el combustible. El tiempo iba transcurriendo y las dos horas de ventaja que llevaba a los otros dos aviadores, Gilbert y Védrines, iba disminuyendo. De nuevo, desde el fuerte se volvieron a disparar unos cañonazos al observar que un nuevo aeroplano se aproximaba. Roland Garros pudo comprobar que era el avión de Védrines y que él continuaba sin gasolina. Pero lo que desconocía era que Eugene Gilbert se había visto obligado a aterrizar en la ciudad de Bayona por fallo de la magneto del motor. Por fin le llegaría el combustible y, tras repostar, se lanzó al aire con toda celeridad. Si espectacular había sido su aterrizaje más espectacular sería su despegue, pues solamente tenía un estrecho y corto terreno para ello. Los cañones del fuerte Guadalupe dispararon de nuevo para advertir que el avión de Garros estaba otra vez en vuelo y a las 11:30, después de sobrevolar la bahía de San Sebastián aterrizaría en la playa de Ondarreta. Su ventaja no solamente se había esfumado, pues ahora estaba a 58 minutos de Védrines. Pero al menos tendría una satisfacción, ya que el Círculo Mercantil de San Sebastián le concedería un premio por ser el primer aviador en aterrizar en territorio español, procedente del continente europeo.

El día 24 de mayo fue una merecida jornada de descanso, ya que además del agotamiento de la prueba, los tres pilotos (Garros, Vedrines y Gilbert) fueron atendidos a su llegada a San Sebastián por la Cruz Roja con evidentes síntomas de hipotermia. La etapa reina de la prueba (con salida el día 25), entre San Sebastián y la dehesa de Santa Quiteria de Getafe (cerca de Madrid), tenía una distancia de 462 kilómetros. La ruta de esta etapa, de San Sebastián a Madrid, se estableció tomando la referencia de la línea férrea que pasa por Tolosa y desde allí hasta Burgos y Madrid siguiendo la carretera. Antes de atravesar la sierra, al norte de Madrid, se encenderían hogueras para advertir a los aviadores de su posición sobre el suelo.

Roland Garros era consciente que si quería ganar la prueba, tenía que arriesgar, y así lo hizo pues comenzó el recorrido volando muy cerca del suelo para recortar la ventaja de Védrines. Pero ello le ocasionaría serios problemas. El primero, en Usurbil, al chocar ligeramente con un poste eléctrico. Reparó como pudo los desperfectos y volvió a despegar, para minutos después sufrir un accidente y caer al río Leizarán, en las proximidades de Andoaín, si bien sin consecuencias para el piloto. Así terminaría su participación.

Gilbert, cuando volaba cerca de Olazagutía sufrió el ataque de un águila muy grande. El animal comenzaba a dar vueltas sobre él y el piloto intentó ahuyentarla disparando al animal con su pistola, pero la suerte no estaba de su parte y terminaría chocando con el águila y tuvo que hacer un brusco aterrizaje, quedando el avión con serios daños que le obligaron a abandonar. En Getafe los reyes de España, acompañados del Marqués de Viana, esperaban la llegada de Védrines. Mientras tanto, Jules Védrines había tenido también algunas dificultades de carácter técnico que le hicieron tener que aterrizar en Quintanapalla (a 15 kilómetros de Burgos). Los lugareños jamás habían visto un avión, pero le facilitaron al piloto medios de transporte para que se desplazara a Burgos



Roland Garros es asistido y acompañado tras capotar y caer al río Leizarán, cerca de Andoaín, después de despegar de San Sebastián durante la Carrera París-Madrid

y adquiriese las piezas de repuesto que necesitaba. Mientras le reparaban el aeroplano, Védrines, con un automóvil, recorrió la ruta que tenía que seguir hasta Guadarrama para familiarizarse con ella. Más tarde, una vez solucionados los inconvenientes, continuaría volando hasta el antiguo aeródromo de Gamonal en la capital burgalesa.

Al quedar como único superviviente, el aviador francés solicitó a la organización el aplazamiento del final de la etapa, lo que le fue concedido. Sería el día 26 cuando por fin Vedrines llegó a Getafe con su Morane. Cuando aterizó mostraba un estado mental de tal confusión, que fueron requeridos unos doctores para evaluar su salud mental, aunque el numeroso público y las autoridades, entre ellas el rey Alfonso XIII, ya le estaban esperando desde el día anterior. Fue tal el éxito de público que en el mes de junio de 1911 se organizó en la misma localidad una Semana de la Aviación. Gracias a esta primera incursión aeronáutica, la localidad de Getafe contó a partir de entonces con un aeródromo permanente.

Otras aventuras aeronáuticas de Roland Garros

Pero Roland Garros también tuvo algún que otro accidente grave, pues en la carrera París-Roma, además del accidente sufrido en la carrera París-Madrid, lucharía por el liderazgo a brazo partido con Jean Conneau, que era un teniente de la Marina. Pero Garros cayó en el delta del Ródano y posteriormente se accidentó otro par de veces en la misma prueba teniendo que cambiar dos veces de avión. Ganaría la prueba Conneau con su Bleriot, que tendría el honor de ser recibido por el papa. Pero Garros, como tocado por un dedo mágico, saldría indemne cada vez de sus accidentes. Finalmente, la tercera carrera en la que participaría nuestro protagonista fue la denominada Circuito Europeo, una carrera París - Reims - Bruselas - Calais - Dover - Londres - Dover - Calais - París en la que Roland Garros, a pesar de sus intentos, tuvo que conformarse con el segundo puesto.

Aquel mismo año 1911, el 4 de septiembre, obtendría un primer récord mundial de altitud en los cielos de Saint-Malo (3.909 metros con su Blériot XI-Gnome).

Luego, junto con Audemars, Voisin y René Barrier, se apuntaría a una gira por América del Sur que patrocinaba Willis McCormick, de la Queen's Aviation Company Limited. Con su Bleriot XI, Garros fue el primero en realizar la travesía aérea de la bahía de Río de Janeiro para volar sobre la selva y también el pionero en tomar fotografías aéreas en relieve con una cámara estereoscópica Vérascope Richard. Igualmente, sería el primero en volar de Sao Paulo a Santos, tras tomar una pequeña bolsa de correo y hacer de cartero aéreo simbólicamente; y es junto con su amigo Eduardo Chaves, uno de los fundadores de la aviación civil brasileña. Vuelto



Garros en la revista *Grandes Épocas de la Aviación*

a Europa, alcanzaría una nueva marca mundial de altitud al subir hasta los 4.250 metros.

La vuelta aérea a Anjou

En el mes de junio de 1912 los fabricantes aeronáuticos franceses organizaron una competición de dos días para mostrar al Ejército los nuevos aviones de combate. Sería la Vuelta a Anjou, que tenía un recorrido de 160 kilómetros, entre las ciudades de Angers, Saumur y Cholet, en la provincia de Anjou, para volar un circuito triangular a volar siete veces. Tal maratón intentaba probar aviones y pilotos simulando las duras condiciones de la guerra. Los agregados militares de varias naciones europeas acudieron al punto de partida, Angers.

También se habían reunido en Angers los mejores pilotos de Francia y sus aviones más avanzados. Destacaba de entre ellos e incluso aparecía como el favorito para ganar el gran premio de 50.000 francos el fino y potente Deperdussin, diseño de Louis Béchereau, quien más tarde realizaría el famoso caza Spad de la Primera Guerra Mundial. Su más probable competidor era el Nieuport, creación del ingeniero francés Edouard Nieuport.

Pero el éxito de la Vuelta a Anjou no iba a depender de los diseños innovadores. Un elemento imprevisto, el tiempo, iba a convertir la prueba en algo muy diferente de lo previsto. El 16 de junio, primer día de la prueba, amaneció en calma, pero súbitamente se levantó un viento impetuoso y se desencadenó una gran tormenta. Silbaba el viento entre los cables tensores de los aeroplanos atados en el aeródromo en las afueras de Angers y unas nubes oscuras cada vez más negras comenzaron a descargar una intensa lluvia. En un hangar los pilotos discutían si la prueba debía celebrarse o no. El aviador parisino Jules Védrines, muy alborotador, que volaba para Deperdussin, se subió a un bidón de gasolina y pidió a gritos el boicot. La mayoría de los pilotos lo secunda-

ron, pero uno, Roland Garros no tenía intención de retirarse, manifestando su intención de despegar en la mañana del día siguiente.

A las 8:45 a Garros le llevaban el avión a la línea de salida. El Bleriot vibraba azotado por violentas ráfagas y un amigo miembro del equipo intentó persuadir a Garros: «¿No crees que es mejor esperar un poco?», sugirió. Otro amigo contestó por Garros: «Ni pensarlo. Sabe que debe partir». Aquellas palabras, Garros diría después, «llenaron mis venas del entusiasmo que necesitaba. Me parecía ir a dar un paseo en la lluvia». Un mecánico dio vueltas a la hélice; el motor Gnôme echó a andar y Garros despegó hacia Cholet.

Garros luchó contra el viento en todo el recorrido. Desde su Blériot encabritado podía ver los árboles doblarse bajo la fuerza del vendaval. La lluvia le azotaba la cara como si las gotas fueran agujas, y le empañaba los anteojos. Manos, muñecas y brazos se le quedaron peligrosamente engarrotados de luchar con los mandos. Garros había apostado pensando en que mejoraría el tiempo; por el contrario, empeoró en la segunda vuelta y se encontró volando sin visibilidad en una continua y torrencial tormenta. «Controlaba el avión con una mano y con la otra me cubría», dijo. «No podía ver absolutamente nada y navegaba exclusivamente por la brújula. Al fin vi un claro de nubes, aterricé en un pequeño campo y pregunté a un labrador dónde estaba. Me lo indicó y de nuevo despegué».

Sin embargo, bloqueando su ruta en la lejanía había una pared de amenazadoras nubes oscuras. «Seguí adelante», continuó Garros. «Volé más y más cerca de la barrera negra y luego llegué a su centro, un torrente de granizo. Mi objetivo, el aeródromo de Angers, se encontraba debajo de la tormenta. Con los ojos medio cerrados, manejando desesperadamente los mandos, marchaba entre los tejados y chimeneas de la ciudad. Era el último esfuerzo. De repente apareció una silueta de hangares y tribunas; quité el contacto y aterricé».

Garros se asombró al enterarse de que solo otro participante en la Vuelta a Anjou aún estaba volando. Solo seis de los 34 inscritos se habían atrevido a seguirle con aquella tormenta y cinco se habían retirado a causa del mareo, problemas de motor y accidentes al aterrizar. Cuando Garros reanudó el vuelo en su tercera y última vuelta del día, la tormenta había amainado; acabó la vuelta sin incidentes. Al día siguiente, con cielo soleado, dio otras cuatro vueltas y reclamó el gran premio.

El primer cruce aéreo del mar Mediterráneo

El desarrollo del hidroavión era una prueba del acelerado progreso que se estaba produciendo en la aviación poco antes de la Primera Guerra Mundial. Mes a mes, el avión se iba sofisticando, con más potencia, tamaño y seguridad, características técnicas que permitirían a pilotos arriesgados intentar vuelos de distancias asombrosas. En 1913 un francés de 20 años, Marcel Brindejonc des Moulinais, voló en un monoplano Morane-Saulnier unos 1.400 kilómetros desde Francia a Polonia en un solo día. Desayunó en París, comió en Berlín y cenó en Varsovia, hecho que preconizaba los viajes aéreos internacionales modernos. También en 1913, Jules Védrines voló 4.000 kilómetros con un pasajero desde Nancy, al este de Francia y a El Cairo, con paradas en ruta.

La fiabilidad de motor y de la estructura sufrió otra prueba en 1913 cuando Roland Garros, el héroe de Anjou, intentó, en vuelo sin paradas, nada menos que cruzar el mar Mediterráneo. El aviador despegaría desde San Rafael (Fréjus) en la costa mediterránea francesa, y planeó ir en dirección sur sobrevolando las islas de Córcega y Cerdeña para aterrizar en la costa del norte de África. Era un vuelo de unos 824 km, la mayoría de ellos a través del mar abierto. Garros conocía los riesgos. Su Morane-Saulnier, de características terrestres, solo podía llevar combustible para 8 horas. Si recibía viento

de cola, que no era seguro ni mucho menos, calculaba que le llevaría seis horas y media.

Al llegar a Cagliari, en la punta más meridional de Cerdeña, tendría que tomar una decisión crucial: volar por mar abierto hasta África, confiando que el combustible le durara, o aterrizar y repostar y así admitir la derrota. Garros rehusó la oferta de una escolta naval francesa; tal ayuda le limitaría la libertad de escoger la hora de partir. Aún así, torpederos franceses se colocaron en puntos de la ruta. El 23 de septiembre de 1913, cerca de la ciudad costera de San Rafael, Garros se rodeó un tubular a la cintura, ató un trapo rojo a una caña de pescar para usarla como señal de socorro y a las 5:47 h de la madrugada despegó rumbo a Túnez.

Hora y media después, volando a 1.500 metros, a Garros, entumecido de frío y cada vez más soñoliento, le sacó del letargo un ruido metálico violento. «De repente todo el aparato empezó a temblar y apareció un agujero encima de la cubierta del motor» recordó. «Caían gotas de aceite y el viento me las echaba a la cara». Sin duda, alguna pieza del motor había salido despedida. El piloto se preguntaba por qué no se paraba. El motor Gnome seguía dando vueltas, y Garros, resistiendo la tentación de aterrizar en Córcega, que se veía a su izquierda, continuó volando hacia Cerdeña y al punto sin retorno, intentando calcular «febrilmente» si tendría combustible suficiente para alcanzar la costa norteafricana. Como el indicador del combustible bajaba, intentó averiguar la velocidad, pero sin resultado. De nuevo se preguntaba si avanzaba hacia adelante o si se encontraba con un fuerte viento frontal que disminuía su velocidad o le desviaba de la ruta. «No tenía ni la más remota idea». Intentaba autoanimarse. «¿Un viento de cara? ¿Por qué no un viento de cola? ¡Nunca piensas en ello!».

Gradualmente, Garros se acostumbró a las vibraciones del motor. Sobre Cerdeña se encontró con vientos muy fuertes de cara que le reducían la velocidad y espesas nubes que le forzaron a volar cerca del mar. Finalmente, divisó Cagliari, el último lugar posible de aterrizaje antes del tramo sobre mar abierto, con África al otro lado. «Un terrible dilema: ¿Aterrizar o continuar?». Garros pensó: «Iba retrasado casi una hora; las reservas de combustible estaban agotadas y, sobre todo, tenía un motor que había estado funcionando durante cinco horas sin una de sus piezas». Aun así había tomado una decisión. Garros se dijo: «Aterrizar era deslucir lo recorrido, malograr un sueño. Nunca olvidaré aquel momento de duda. Entonces una fuerza extraña, más fuerte que la razón o la voluntad, me arrastró a continuar».

Garros llegaría al continente africano, aunque no exactamente a su destino previsto de Túnez. Con el motor aún funcionando, aterizó en Bizerta, 60 km antes, a las 13:40 h. Lo había hecho por los pelos, pues había volado casi ocho horas, de ellas seis y media con un motor que, al revisarlo, resultó haber perdido un muelle de una válvula. Para ahorrar combustible había parado el motor cuando había descendido a 3.000 metros y continuaría planeando hasta llegar a la pista. Al aterrizar solo le quedaban 5 litros, como mucho para 10 o 12 minutos más. Entre San Rafael y Bizerta hay 733 km en línea recta, pero a Garros se le adjudicaron 760 km en su viaje a través del Mediterráneo.

Los vuelos épicos de 1913 derribaron las barreras imaginarias a los avances aeronáuticos y abrieron la posibilidad a viajes aún más intrépidos. Incluso no era inconcebible un vuelo transoceánico, y lord Northcliffe, del periódico londinense *Daily Mail*, propuso algo que estimuló la imaginación de los aviadores: ofreció 10.000 libras al primer avión que cruzará el Atlántico. Ello prácticamente excluía a los aviones terrestres y los aviadores más expertos –Roland Garros entre ellos– dudaban que algún hidroavión pudiera hacerlo. Los pesados flotadores del hidroavión añadían peso que sería mejor empleado en llevar combustible, y existía el peligro de que los mismos flotadores pudieran romperse al aterrizar en el movido Atlántico. Pero el mayor problema, como Garros



Primer cruce del Mediterráneo por un aviador (23 de septiembre de 1913)

señaló, era el de la navegación. En su vuelo del Mediterráneo las islas habían servido de indicadores de la ruta. «Después de 800 km –decía con ironía– tenía que encontrarse con la costa africana».



En la imagen, en el homenaje que se le ofreció poco después de su llegada a Bizerta. Roland Garros aparece a la derecha vestido formalmente para el acto (fotografía de "Ases de la Aviación")

No había tales indicadores en el Atlántico, solo vastos tramos de agua sin rasgos distintivos. Una pequeña tormenta o un viento continuo de costado podría desviar fatalmente de la ruta al avión.

También triunfaría en el I Certamen de Aviación de Viena, donde se embolsa 21.000 coronas en premios (mientras que Edmond Audemars solo consigue 7.500 coronas). Cambiando el motor Gnome del aparato por otro de 80 hp, el 6 de septiembre de 1912 superaba su marca en Houlgate elevándose hasta los 4.900 m. Compraría posteriormente un Morane-Saulnier Tipo H, con el que, tras varios accidentados intentos, el 11 de diciembre ascenderá en Túnez hasta los 5.609 metros, obteniendo así una nueva marca mundial de altitud. Y el 18 de diciembre realizaría un vuelo desde Tú-

nez a Marsala y Roma en cuatro días (1.200 km). Por todo ello, se le concederá el premio Henri Deutsch de la Meurthe correspondiente a ese año y otorgado por la Académie des Sports.

Lógicamente involucrado en el automovilismo deportivo (como prácticamente lo hacían todos los aviadores de aquel tiempo), en el mes de julio de 1913 Garros tomó tierra con su monoplano Morane-Saulnier en las proximidades de la fábrica Bugatti en Molsheim, sin previo aviso a las autoridades locales (Alsacia pertenecía entonces a Alemania). El piloto quería probar y comprar un ejemplar del Bugatti Type 18, el modelo más grande fabricado por Ettore hasta entonces, más potente y rápido que el Morane-Saulnier con el que había llegado Roland. Entre el piloto y el fabricante se establecería una corriente de simpatía; Bugatti bautizaría como Roland Garros al vehículo 5,0 litros Tipo 18, del que solo se fabricarán una media docena de ejemplares; y además daría el nombre de Roland, a su hijo menor (1922-1977).

El primer As

Al entrar Francia en la I Guerra Mundial el 28 de julio de 1914, Garros se alistó el 2 de agosto en la aviación militar, aunque no estaba obligado por haber nacido en una colonia francesa. Pasaría a encuadrarse en la Escuadrilla M23, convirtiéndose así en uno de sus primeros pilotos de guerra. Durante el conflicto realizaría una gran aportación tecnológica que le valdría a convertirse en un héroe en Francia.

Los aviones de combate de la época tenían un gran problema, pues para disparar las ametralladoras, los observadores que volaban detrás del piloto tenían que hacer fuego también detrás de la hélice delantera, por lo que muchos de los proyectiles rebotaban en las palas de la misma, ocasionando con cierta frecuencia que el piloto fuese herido e incluso se derribase a sí mismo. «Yo podía superar en táctica de combate a mi adversario –escribía el teniente Roland Garros– pero mi observador nunca conseguía acertarle con el fusil ligero, carabina o escopeta, que era todo nuestro armamento».

Por ello, el piloto francés centró su atención en solucionar el problema de disparar a través de la hélice de los aeroplanos de motor delantero más apropiados para el combate. De visita a París, expresó su consternación al fabricante de aviones Raymond Saulnier, quien en abril de 1914 había solicitado la patente de un mecanismo que, en teoría, permitiría disparar a la ametralladora por entre las palas de la hélice en su vertiginoso movimiento de rotación. El diseño parecía bastante acertado, pero desgraciadamente la aceptable ametralladora Hotchkiss tenía tendencia a disparar con una cadencia muy poco uniforme y la munición solía producir un alto porcentaje de disparos retardados. Ningún ingenio existente podía evitar que la hélice de madera fuera destrozada por las balas de la ametralladora.

Pero Raymond Saulnier mostró también a Garros algo más que él había diseñado. Era un deflector de acero que, previa fijación a la hélice, la protegería del daño que producía el pequeño porcentaje de balas que en ella podrían impactar. Garros y otro amigo, el maestro mecánico Jules Hue, se pusieron a trabajar en el diseño y posterior ensayo del deflector. Atornillaron tanto el arma como el nuevo ingenio en un anticuado avión. «Conecté el motor», escribía Hue. «Garros disparó... y todo el conjunto se desplomó. El motor cayó a tierra, una de las palas se cayó y la parte trasera del fuselaje del avión se partió. ¿Qué había sucedido? Una de las abrazaderas que sujetaban los deflectores a la hélice se había roto».

Tras esta desastrosa experiencia Garros sugirió a Hue que diseñara mejores abrazaderas y las perfeccionase en forma de cuña, y Hue añadió una especie de acanaladura para las balas que no consiguieran atravesar el arco de la hélice, simplemente rebotarían en las placas. Era una solución que



Representación de la primera victoria aérea de Roland Garros

daba miedo, pero Garros era un hombre de gran valor y convicción y con la innovación se marcharía al aire. Por ello, al artilugio, según algunos historiadores, le dieron el nombre de «dispositivo Garros».

En el mes de marzo reapareció en el aeródromo de Saint Pol, cerca de Dunquerque, con una ametralladora Hotchkiss fijada en un soporte tras la hélice blindada en su Morane-Saulnier monoplano, y el 1 de abril despegó en solitario hacia las líneas alemanas. Inicialmente su misión era bombardear la estación del ferrocarril próxima a Ostende. Pero inesperadamente divisó a un caza Albatros alemán que observaba las trincheras aliadas después de una semana de mal tiempo. Garros, ascendiendo, se tiró en picado sobre el avión enemigo. Entonces, de detrás de su hélice salieron anaranjados destellos, una ligera estela de humo y el rítmico tableteo de su ametralladora. Los alemanes respondieron con los disparos de una carabina, pero no era suficiente defensa. El piloto francés cargó nuevamente su arma e hizo fuego. Fue en la tercera ráfaga cuando del motor del avión alemán surgió una inmensa llamarada que se propagó inmediatamente. El Albatros comenzó una amplia espiral y se estrelló contra el suelo.

Nunca anteriormente un piloto había podido hacer puntería frontalmente con su avión como si se tratase de un arma ni poder disparar a través de la hélice para abatir a su enemigo. El 15 de abril Roland Garros derribaría otro avión alemán y en la madrugada del 18 del mismo mes conseguiría su tercera pieza. Así, en tan solo dieciocho días había derribado tres aeroplanos enemigos, y además había obligado a otros dos a aterrizar, ganando por consiguiente el título de as, un término coloquial francés que denotaba una realización sobresaliente en cualquier actividad. Un periodista aliado, al enterarse de las cinco victorias de Garros, de las cuales únicamente había tres confirmadas, y las referencias a él como as, interpretó que as es un título que se aplicaba al piloto que consiguiera cinco victorias. En sus nuevos reportajes, así lo relataba. Esta malinterpretación, que calificaba de as a cualquier piloto con cinco victorias, se extendió rápidamente y más adelante se convirtió en un criterio universalmente aceptado.

Con su rifle de disparó frontal, Garros fue el terror de los cielos hasta que al día siguiente, al poco de despegar de Dunquerque, descendió demasiado y un disparo hecho desde las líneas alemanas le cortó su suministro de combustible y le obligó a realizar un aterrizaje forzoso tras las



A bordo de un Morane-Saulnier Tipo N, que tenía ya incorporado el dispositivo de disparo a través de la hélice, llamado también Dispositivo Garros

líneas enemigas. Rápidamente intentó prender fuego al avión para proteger el secreto de su armamento, pero no lo consiguió. Tropas alemanas capturaron a Roland Garros y a su avión totalmente intacto. Cuando los alemanes examinaron su aeroplano, el secreto del blindaje deflectante quedó desvelado.

Pero la suerte no acompañaba como antaño al teniente Garros, que permanecería prisionero durante casi tres años, lo que aprovechó para escribir sus *Memorias* y jugar al tenis, su deporte favorito, cuando tenía ocasión. Allí, al parecer, debió enviar mensajes en clave a los oficiales franceses. Una de las veces utilizó dos raquetas para introducir unos mapas de Alemania en los mangos de las mismas. Con anterioridad había escrito a su padre, que seguía en Saigón: «Estoy en París desde hace dieciocho días, encargado, como ya te he cableografiado, de poner a punto un dispositivo nuevo que permita armar eficazmente aparatos monoplazas rápidos de hélice delantera (la hélice constituye la dificultad)». Sin embargo, ese dispositivo, en el que los proyectiles desviados podían alcanzar a un avión amigo, era demasiado rústico.

«Aunque es trágico y parece espantoso», explica cuando lo narraba por carta a un amigo. «Pero, sobre todo, lo que me hace feliz es el sentimiento de haber creado solo, y a pesar de todos los riesgos de lo desconocido en aviación, el instrumento que me ha llevado al éxito ...». Es curioso que no hubiera censura para evitar que dichos comunicados cayeran en poder de espías enemigos.

Los alemanes estaban llenos de júbilo por la oportunidad de haber podido desentrañar el misterio del caza francés que en menos de tres semanas había puesto fuera de combate a tres aviones de los suyos. Conocían así la tecnología que permitía disparar a través de la hélice. Un ingeniero suizo que trabajaba en Berlín, Franz Schneider, había solicitado la patente del mecanismo de sincronización incluso antes que Raymond Saulnier; los alemanes, a diferencia de los franceses, contaban con una ametralladora Parabellum refrigerada por aire, que era suficientemente fiable para adaptarse al «dispositivo Garros».

Pero los alemanes no encargaron a Schneider este cometido. En su lugar mostraron la hélice de Garros con las placas

deflectantes a Anthony Fokker, un joven y brillante ingeniero holandés que dirigía una escuela de entrenamiento de pilotos y una factoría de pequeños aeroplanos. A Fokker se le encargó que diseñara un sistema de iguales o superiores prestaciones. En el plazo de una semana desarrolló un mecanismo de sincronización, un dispositivo mecánico que evitaba que el rifle disparara mientras las palas de la hélice estuvieran en la línea de disparo. El sincronizador de Fokker, o sistema interruptor, fue inmediatamente instalado en uno de sus aeroplanos, aunque no enteramente libre de problemas, el dispositivo fue considerado un gran éxito.

La muerte de Roland Garros

El 15 de febrero de 1918, después de numerosas tentativas, el as francés Roland Garros y Marshal, otro compatriota también piloto, se escaparon del campo de concentración alemán pasando a Holanda, desde donde salieron hacia Inglaterra y, posteriormente, llegaron por fin a Francia, dispuestos a seguir luchando en el aire. Garros quedó desconcertado por el gran avance experimentado por la aeronáutica durante su cautiverio. Fue preciso que volviera a tomar lecciones de vuelo con los nuevos aparatos y que aprendiera las nuevas tácticas de lucha aérea. La caza en el aire se había convertido en una complicada y tremenda técnica.



La doctrina del combate aéreo evolucionaba a gran velocidad

Los políticos querían salvarlo adjudicándole un puesto de consejero en el Estado Mayor, pero Roland Garros rechaza un destino cómodo. Él se había escapado para luchar y lucharía, y apenas repuesto físicamente, vuelve a volar. Por desgracia, ya no era el as que fue; el cautiverio lo ha debilitado, ha perdido agudeza visual. El 20 de agosto de 1918 se reincorpora al servicio activo, y se presentó en Hétomesnil a la plana mayor del 12.º Grupo de Combate (más conocido como Escuadrilla de las Cigüeñas), para incorporarse a la 26 Escuadrilla, a la que en otros tiempos había ya pertenecido. El 12.º Grupo de Combate había sido el famoso Grupo de Brocard, al que pertenecieran otros conocidos pilotos como Guynemer y tantos otros. Se hallaba a la sazón a las órdenes de René Fonck, que había logrado conquistar el puesto supremo de la Aviación Militar francesa, aviador que había pasado de las 10 victorias que ostentaba un año antes y que acabaría con las 60 con que terminó la guerra.

Cuando Garros se presentó contaban las «cigüeñas» con 30 muertos y 26 desaparecidos, con 347 aviones abatidos al enemigo, oficialmente comprobados, y 305 más sin comprobar. El 15 de septiembre participó de nuevo en un vuelo de patrulla en Verdún, dándose cuenta de que no era el mismo que antes. Se quejó de la falta de visibilidad de su caza Spad y pondría en duda la efectividad de las nuevas

técnicas de combate aéreo. El pionero se encontraba desplazado en el nuevo medioambiente. A base de sucesivos vuelos fue recobrando la confianza en sí mismo. El 2 de octubre, por la mañana, cuando ya la ofensiva se extendía a todos los frentes de los aliados, desde el mar del Norte hasta Macedonia, hizo una salida de hora y media con el capitán Xavier de Sévin, un Cadete de Infantería transferido a la Aviación y que había obtenido su primera victoria el 12 de julio de 1916.

A 4.000 metros de altura tropezaron con seis Fokker, que, siguiendo la táctica habitual, se colocaron en círculo y esperaron. Garros y De Sévin prescindieron de ellos. Continuaron hacia una serie de explosiones que aparecían a cierta distancia por si hubiese allí algo interesante, pero nada encontraron. Al regresar, otra vez surgieron los Fokker, que de nuevo comenzaron a volar en círculo, excepto el jefe, que quedó en lo más alto para dar la estocada al primero que interviniera. Garros observó la maniobra y ascendió lo más que pudo para dirigirse contra el jefe. Este se apartó, y entonces fue Garros quien quedó en condiciones de combatir a los de abajo. Así lo hizo. Disparó un par de ráfagas y abatió a uno de los aparatos. Esta primera victoria de Garros después de su cautiverio hizo renacer la confianza en sí mismo. Volvía a sentirse capaz de alcanzar a los otros ases.

El 4 de octubre tuvo lugar otro vuelo interesante: un reconocimiento aéreo sobre las líneas enemigas, llevado a cabo sin resistencia y en el que todo marcharía perfectamente. Garros se sentía satisfecho. Al día siguiente se supo que el enemigo era numeroso y resuelto, por lo visto, a realizar un último esfuerzo. El capitán De Sévin decidió organizar una patrulla de seis aviones, y nombró para formarla a sus mejores pilotos. La escuadrilla, casi completa, se puso en marcha a las 6:30 horas y ascendió rápidamente.

En el horizonte divisaron siete cazas, y hacia ellos se dirigieron. De repente, cuatro de los aparatos de De Sévin se lanzaron en picado hacia un avión alemán de reconocimiento que, solitario, se había aventurado sobre las líneas francesas. En la primitiva dirección continuaron únicamente Garros y De Sévin, que no vacilaron en entablar combate con el enemigo a pesar de su inferioridad numérica.

El combate adquirió todo el aspecto de una trágica revuelta. Dos aparatos contra seis; pero era tan escaso el espacio en que se movían que a veces los mismos Fokker disparaban sin ver dónde. Los virajes eran cada vez más cerrados. Los aparatos se perseguían realizando una serie de *loopings* sucesivos. El espectáculo, desde fuera, ofrecía unas proporciones tremendas. Garros, por fin, conseguía vibrar en una gran batalla aérea. De pronto uno de los Fokker se tiró en picado, siendo perseguido por Garros, detrás del cual se lanzaron en seguida los otros cinco aeroplanos enemigos. De Sévin vaciló un instante. De un pleno combate había pasado a la soledad más absoluta. Picó, igualmente, para ir en ayuda de Garros y de nuevo, en otro plano, empezó la lucha de los titanes. El contacto se rompió cuatro veces, y otras tantas se restableció, hasta que, exhaustos y desorientados, sin haber conseguido una victoria los Fokker se retiraron hacia el fondo y los franceses declinaron otro encuentro.

Garros y De Sévin aterrizaron para descansar y llenar los depósitos. Y a las 10:30 h de la mañana volvieron a partir hacia el campo de batalla tomando la dirección de Vouziers, en Las Ardenas. Esta vez no se trató de una patrulla enemiga, sino de tres o cuatro que simultáneamente aparecieron por diferentes lados. Las fuerzas aéreas alemanas, pese a los momentos críticos que atravesaban, no estaban dispuestas a facilitar el avance aliado. Garros se tiró sobre tres aparatos, mientras De Sévin se enfrentaba con una patrulla que le atacaba por la espalda. Gracias a su dominio de la acrobacia aérea, De Sévin pudo zafarse de sus enemigos. Buscó a Garros y no lo encontró. Había sido derribado cuando solo faltaba un mes para la firma del armisticio. La guerra estaba a punto de terminar y a él le faltaba un día para cumplir 30 años.

Roland Garros, en su testamento, suplicaba que, de morir sobre el campo de batalla, se le enterrase en el mismo lugar en que cayera. Rogaba, igualmente, que no hubiese flores ni coronas y que se prescindiese sobre todo de discursos. «Que nadie asista a mi funeral», eran sus palabras, «Y bien saben mis amigos que la inobservancia de mis deseos será la más triste infidelidad que pueda nadie, a mi memoria cometer».



Tumba del primer as de la aviación en la localidad de Vouziers, próxima al lugar donde cayó abatido el 5 de octubre de 1918

Cuando René Fonck, jefe del grupo, hubo leído este sencillo testamento, no teniendo otra manera de honrar al gran piloto, despegó con su aparato, y en una sola tarde del mismo 5 de octubre y en diferentes combates aéreos derribó, uno tras otro, tres cazas germanos a la memoria de Garros. En las proximidades de Vouziers, lugar donde fue abatido, se encuentra la tumba del heroico aviador.

Monumentos y homenajes a este gran aviador y héroe nacional

Si siguiendo la conocida tradición patriótica francesa de honrar a sus héroes, Roland Garros es recordado en retratos y postales como un héroe nacional del siglo XX. Así, en su ciudad natal, Saint-Dennis, isla de Reunión, en la Plaza Barachois se alza una bella estatua obra de Étienne Forestier. En Niza hay un Colegio Roland-Garros y un liceo en Tampon; en París tiene una calle y una plaza.



Estatua de Roland Garros erigida en su honor en la plaza Barachois de Saint-Dennis, localidad donde nació, en la isla de Reunión

También hay numerosos monumentos dedicados a su memoria, un aeroclub y un museo que se honran con su nombre. Incluso la Industria automovilística francesa le ha recordado al bautizar un vehículo Peugeot 207 CC coupé con el nombre de Roland Garros. En fin, son muchos los lugares en Francia que recuerdan y homenajean al audaz y heroico piloto de su aviación. De todos ellos, hay que destacar el memorial erigido en su nombre, en el mismo lugar de las Ardenas en el que se estrelló con su avión al ser derribado.

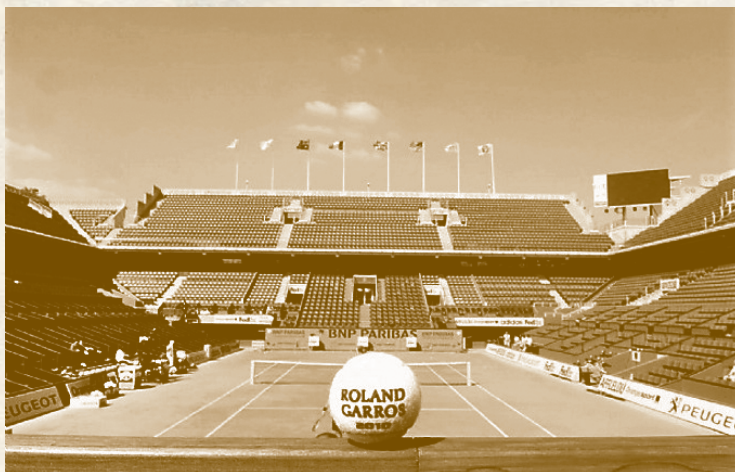


Memorial de Roland Garros en Vouzier (las Ardenas)

El Campeonato de tenis Roland Garros

Hablar hoy día de Roland Garros en cualquier país del mundo es para mencionar el torneo de tenis más importante sobre tierra batida. Hasta el año 1928 este torneo era conocido como el Campeonato Francés de tenis. Pero el Gobierno francés no se olvidó de este extraordinario aviador caído en combate. Los jugadores de tenis franceses, conocidos como «Los cuatro mosqueteros», Jacques «Toto» Brugnon, Jean Borotra, Henri Cochet y René Lacoste, que habían ganado a Estados Unidos en la Copa Davis de Tenis en 1927 en su propio terreno, en Filadelfia, iban a disputar la revancha al año siguiente en terreno francés. Para dicho evento el Estado francés cedió tres hectáreas de terreno cerca de la Federación Francesa de Tenis para construir un nuevo estadio acorde con la grandeza del encuentro que se disputaría. Eso sí, la única condición que dispuso el Gobierno, gracias a la insistencia de Emile Lesieur, amigo personal del aviador y responsable de la construcción del recinto, fue que dicho estadio llevara el nombre del piloto muerto una década antes y as de la aviación mundial, Roland Garros.

También en la actualidad el torneo sobre tierra batida más famoso del mundo, el abierto de Francia de tenis, se conoce como Roland Garros, convirtiendo así a este pionero de la aviación en algo más que un aviador caído en el campo de batalla o un aventurero más. Tanto tiempo dura su leyenda



Estadio de tenis Roland Garros, construido en París por Emile Lesieur en 1928

que a los cien años de su muerte gloriosa millones de personas en todo el mundo dicen su nombre. Pero quizás pocas sepan quien fue este extraordinario aviador.



Roland Garros

Es uno de los torneos más importantes del mundo y uno de los más antiguos, siendo reconocido, en primer lugar, por su característica de ser una competición sobre polvo de ladrillo (tierra batida) debido a su condición de Grand Slam. La superficie ofrece un tipo de juego lento. En caso de llegar a los cinco sets en la categoría masculina no se juega un desempate en el quinto y definitivo, sino que ha de ganarse por una diferencia de dos juegos. Esta y otras cualidades le llevan a ser considerado como el torneo más duro y exigente del mundo, debido a la demanda física y mental para el jugador, junto al torneo británico de Wimbledon.

El tenista español Rafael Nadal es hasta la fecha el campeón absoluto de dicho trofeo al haberlo ganado en 11 ocasiones, mientras que la categoría individual femenina se encuentra dominada por la estadounidense Christ Evert, quien se proclamó siete veces campeona.



El tenista español Rafael Nadal vence en 2018 y se convierte en ganador absoluto del Grand Slam Roland Garros en once ocasiones

BIBLIOGRAFÍA

- «Los caballeros del aire». Colección *La Conquista del Aire* de Libros Time-Life. 1980
- «Los primeros aviadores». Colección *La Conquista del Aire* de Libros Time-Life. 1980
- «El primer vuelo sobre el campo de batalla. Febrero 1.911. Grupo de aviadores Moissant». José Sánchez Méndez. *Avión Revue Internacional*, número 70. Abril 1988
- *Historia mundial de la aviación de guerra*. Félix Llaugé. Editorial De Vecchi S.A. Barcelona.1973
- *Grandes ases*. General Dynamics Corporation. 1977. Fundación AENA. Madrid
- *Aviación general. Una crónica de la aviación general mexicana*. Manuel Ruiz Romero Bataller. México. 2007
- «Roland Garros. Ví su sombra primero». Otero de Saavedra Mira. *No mirando a nuestro Daño*. 2008
- *El mítico raid París-Madrid de 1911*. Real Aeroclub de España. Abril, 2011