



DOS ESPAÑOLES

Los primeros vuelos del mundo y sobre la Puerta del Sol

Por el General AYMAT

Durante nuestras primeras estancias en Marruecos nos llamaba la atención cómo los moros no sentían la menor curiosidad ni interés ante el vuelo de nuestros aviones, en tiempos en que hasta entre los cultos europeos era objeto de admiración y orgullo por el progreso que envolvía el vencimiento de la gravedad por la inteligencia.

¿Se trataba tal vez de un desdén ante el extranjero dominador, al que si se admitía como superior en fuerzas se despreciaba por considerarse mejores en muchos y variados aspectos de orden moral?

Más tarde, al apreciar el poder inmenso de la fantasía de que es capaz su imaginación, ese desprecio del tiempo, que si le hace desdeñar el ferrocarril, que abreviándole dos días de viaje en mula, sacándole de Tetuán a las siete le dejara a las ocho en Tánger, porque ¿qué había de hacer él tan temprano en el zoco tangerino?, por otra parte, le permite estar horas y horas sentado en silencio contemplativo de la Naturaleza, viendo describir maravillosas vueltas y más vueltas, serenamente, sin mover un ala, esas bandadas de cigüeñas, sostenidas por el calor propio de aquellos climas, tan adecuados a crear poderosas corrientes ascendentes, cuya existencia apenas revela un ligerísimo remolino de polvo en el suelo. Cautivador espectáculo, frecuente en Africa, el de ese vuelo, que a nosotros, que habíamos saboreado la delicia del vuelo real, nos cautivaba; y tan bello es al destacarse sobre aquel cielo de intenso azul, limpio de toda nube, que alguna vez nos ha preso de su encanto, hasta el punto de detener el coche en nuestro viaje para quedarnos un muy buen rato embobados admirando y envidiando a esas maestras del vuelo que el hombre no llega a copiar.

Y como a las cigüeñas, habrá admirado, sentado en la galería del café moruno en el solemne atardecer, cómo las golondrinas, en quiebros rapidísimos, pasan y repasan, lanzándose como balas, plegadas al cuerpo las alas, para posarse con precisión de maravilla en los aleros donde tienen sus nidos, o en el escarpe que bate el duro mar de poniente, el vuelo de la gaviota, o los vuelos en picado con que el águila o el alcotán roban los polluelos del corral.

Entonces recuerda el musulmán sus lecturas si es hombre culto, los cuentos que tan pintorescamente relata el recitador en el zoco, o, sencillamente, las ansias secretas de su corazón, y le nacen alas a su imaginación y vuela con

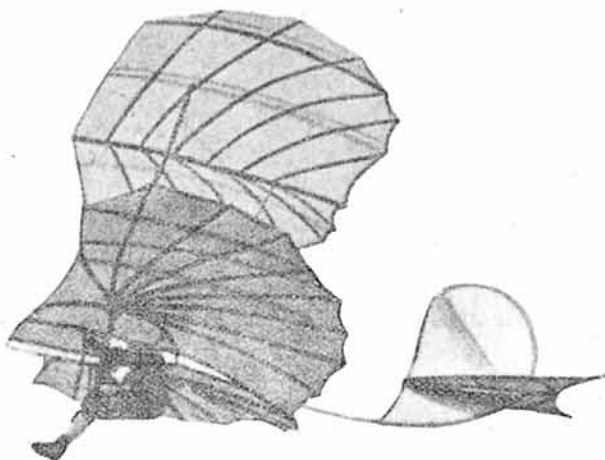
ellas más veloz que aquella golondrina, sube con ellas a la Luna, tan bella que sirve de comparación, y no le llegan, toda belleza humana o paradisiaca, y a las lejanas estrellas, o bien, más práctica y concretamente, a países de climas o riquezas inauditas, y todo, de una a otra, rápido, más "que la vista", porque más veloz es la imaginación que esa vista, más pronto que la cual el jaque matón amenaza "tender" a su rival.

Si la prisa no acucia al musulmán en el orden práctico de la vida, ¿qué le vamos a contar a él, que, sensual por naturaleza, ha disfrutado imaginativamente del vuelo, sin limitación alguna?

De mi abuelo sé que, más de medio siglo hace, con frecuencia soñaba volar, y era tan agradable su sueño, que no podía desear a sus hijas mejor cosa que sueños como el suyo. De mí mismo, predispuesto por temperamento a la emoción, atento y apetente el ánimo a poetizar nuevas impresiones, no obstante haber tenido la suerte de saborear sensaciones tan múltiples como variadas y encantadoras que me ha proporcionado la realidad del vuelo, he de confesar que los más gratos han sido los soñados.

Y en efecto, basta releer cuidadosamente el tesoro literario e imaginativo que son los relatos de las mil y una noches para encontrar el tema del vuelo en muchos de ellos. Vuelan un caballo de ébano, encantado, que hace maravillas en la guerra y en amor; una silla, una paloma, un sofá, una alfombra, un cofre, los espíritus, los hombres, con alas o sin ellas, ¡qué sé yo!: hasta un elefante, fantástico predecesor de Dumbo, llega a volar en un cuento oriental recogido por Tawney. Y si se lee despacio, si se deja al cuentista adornarse en detalles que prolongan, varían y matizan las descripciones, ¡qué riqueza y amplitud de temas! El tan atolondrado como valiente Príncipe que por salvar generoso a su dulce y bella hermana roba el caballo de ébano y "despega sin llave de tomar tierra" cuando busca la que "seguramente" debe haber, ¿no nos hace pensar en las sueltas de pilotos en aviones de modelo nuevo y desconocido?

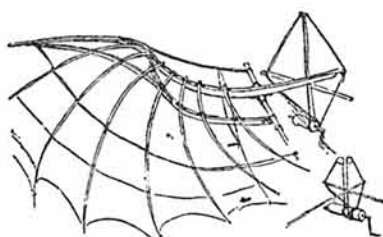
Pero... detengamos esa loca fantasía y volvamos a la terrena realidad. Creíamos que el musulmán no se admiraba de ningún progreso material porque su exuberante imaginación superaba en mucho la realidad; pero también que esa imaginación reducía en él el poder de realización de progresos, y de ahí el estancamiento actual de su civilización.



Lilienthal en su planeador biplano.
(De la Histoire de l'Aéronautique.)

En esta creencia estábamos cuando en 1924 oímos al entonces Teniente Coronel Kindelán que en tiempos del Califato de Córdoba un moro español, ABEN FIRMAN, había volado (*).

Nuestra sorpresa fué, de momento, mayúscula, aunque luego el recuerdo de que por aquel entonces la Corte de El Andalus era la más culta del mundo, habiendo llegado, incluso en los días de Abd-er-Rahman III, a superar a la de los Abasidas en Bagdad, pasada ya la preeminencia que llegó a alcanzar con Harum-el-Rachid, el magnífico sultán, tan justamente ensalzado precisamente en aquellas "Mil y una noches", nos hizo comprender su posibilidad. Y aquellos hombres, además de soñadores, lo eran de acción. De otro modo no hubieran extendido su imperio en pocos años de Filipinas y la Sonda al Mogreb, de donde, faltos ya de tierras, se revolvieran por Europa hasta Poitiers.



Construcción de alas. Diseño técnico de Leonardo de Vinci.
(De El Hombre Vuela.)

Movidos por la curiosidad y a impulsos de orgullo nacional, buscamos detalles en la fuente histórica aludida de tal vuelo, y fué con nosotros la "Historia de las dinastías mahometanas en España", traducción al inglés por el arabista español Gayangos de parte de la obra del historiador árabe conocido en España por Almakari, realmente llamado Abul-Abbas-Ahmed ibn (nosotros sabemos decir, como en Marruecos, ben = hijo de), Mohamed Al Makkri, cla-

(*) Ver "Conferencias teóricas de Aviación". Tomo I: "Doctrina de la guerra aérea", por el Teniente Coronel Kindelán; 1924, nota al pie de la página 66.

sificado en bibliografía por Ahmed, y que si bien es de principios del siglo XVII, conoció los manuscritos contemporáneos a los Califas cordobeses.

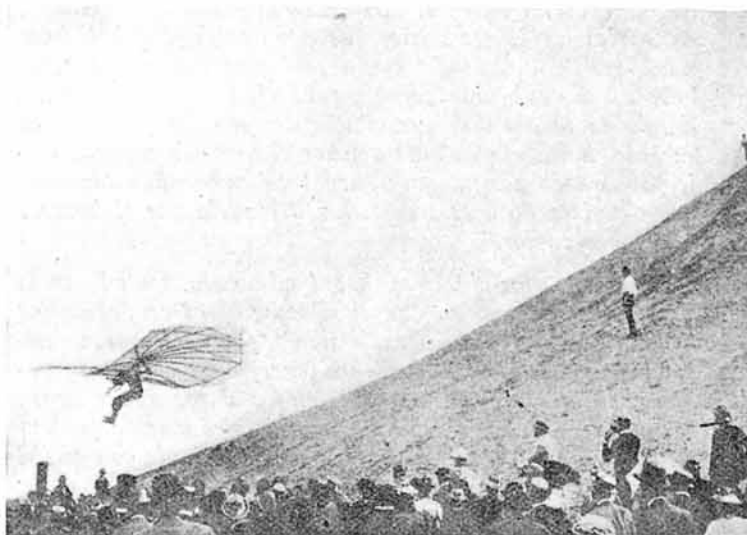
Al recorrer el reinado de Abd-er-Rahman II, fastuoso, culto, poeta, rendidísimo adorador de las mujeres, nada encontramos del vuelo, ni tampoco en el de su hijo Mohamed I, quinto de los emires Omeyas, en cuyo reinado, más tarde, supimos correspondía la vida de nuestro héroe. También fueron pródigos en gloria los treinta y cinco años de su califato, guerreando contra las rebeliones del popular moro Muza y del tenaz Hafsún, remediando los destrozos de un intenso terremoto, interviniendo en las apostasías cristianas, ¡él, un musulmán que por pío llegó a merecer el calificativo de Al-Amin-ala-illah (el Confiado en Dios)! Fué contemporáneo de Ordoño y de Alfonso III, de también gloriosa memoria. Y tanto como sus abuelos, y hasta nietos, del I al III de los Abd-er-Rahmanes, culto protector de los sabios y de las artes. Y Aben Firmás fué su poeta de cámara. Pero... el vuelo, o su testimonio, sin parecer.

Verdaderamente encantados del libro, lo hojeamos por todas partes, deleitándonos en una previa (tomo I) y detallada descripción geográfica y cultural de la España musulmana. Y allí estaba.

Bajo un subtítulo, "Aptitud para las ciencias de los musulmanes españoles", en las páginas 148 y 149 del tomo I, libro II, capítulo III, dice, traducido textualmente:

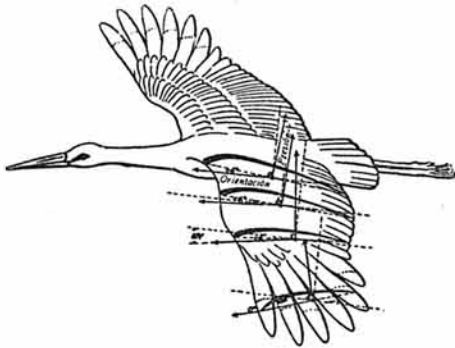
"Entre otras muy curiosas experiencias que hizo, una es su ensayo de vuelo. Se cubrió convenientemente de plumas, ajustó a su cuerpo un par de alas, y subiéndose a una altura bajó volando por el aire. Según el testimonio de varios escritores verídicos, como si fuese un ave, voló a una considerable distancia; pero al descender de nuevo al lugar de donde había partido se lastimó fuertemente en la espalda por no haberse fijado en que las aves, cuando se posan, lo hacen sobre la cola, y él olvidó proveerse de una."

El hombre que tal hizo contaba con antecedentes para suponerle dotado de la cultura de Dédalo y capaz de manejar con éxito elementos tan sencillos como los de Lilien-



Lilienthal usa su aparato en posición normal de vuelo planeado.

thal. Fué poeta, y celebrado, en general, por sus contemporáneos; puesto en solfa algunas veces por su rival en el afecto de su Rey y de las Musas, Mumen ben Said, gramático que introdujo en su país la prosodia y la métrica de Khalil. Como músico, inventó un metrónomo, el "minkalah"; verdad que midiendo el tiempo construyó además un reloj con movimiento de los astros y fases de la Luna, y en su genio astronómico, más aún, una bóveda celeste con truco luminosos y sonoros de amaneceres y tempestades. Como químico, inventó un método de obtener cristal. Era, en verdad, polifacético: de haber construido alcázares como alarife y no courtado su religión la pintura, hubiera sido omnifacético, como un Leonardo, pero seis siglos antes. Y además se fué al toro. Voló.



En mis pesquisas me auxilió con todo cariño y gentileza el catedrático y director del Instituto "Arias Montano" de Estudios Árabigos, don Angel González Palencia, que precisamente en su discurso de recepción en la Real Academia de la Historia, en 31 de mayo de 1931, sobre "Influencia de la civilización árabe" (págs. 33 y 34), se ocupa de este vuelo, y me facilitó el estudio que en 1911 hizo, al inaugurar en Heliópolis, junto a El Cairo, un monumento al aviador Mouillard el secretario del Consejo de Ministros, Zeki Pachá, y en su discurso (*) une al nombre del homenajeado los de Abu Nasr Ismail, Ibn Hammad, hombre también cultísimo, que hacia el año 1000 murió al lanzarse al aire desde lo alto de la torre de la mezquita de Nichapur, y el de nuestro compatriota, cuya filiación y personalidad confronta e identifica a través de múltiples pequeñas variantes de su nombre y coincidentes referencias de historiadores contemporáneos.

Su verdadero nombre fué Abul-Kassem (escribimos en español Kasim) Al Abbas Ibn (o ben o Aben) Firnás. Este Ibn Firnás fué, más que su propio nombre, el calificativo con que era vulgarmente conocido, y significa, según Gayangos, "hijo del león", lo que indica que debió de ser tan bravo como culto. Murió en Córdoba el año de la Egira que cabalga sobre los cristianos de 888 y 89.

Pero, además, para dar más fe al testimonio, da la casualidad de que Aben Firnás tuvo la suerte de tener un, más que enemigo, rival, cual fué el poeta contemporáneo Mumen ben Said, que le solía zaherir con sus críticas, y de ello cita repetidos ejemplos Almakrí.

Como los políticos que piden "que se ocupen de mí;

(*) Ahmed Zaki Pasha: "L'Aviation chez les Mousoulsmans", folleto de 11 páginas, El Cairo, 1912; o bien, "Comunicación al Instituto Egipcio", del que era miembro en 1 de mayo de 1911. Boletín serie V, vol. V, de 1911.

jaunque sea mal, que se hable de mí!" No en remedo del romántico y desdeñado amor de aquel Gutiérrez de Cetina, que "A unos ojos claros, serenos...", que sólo ira tenían para él, pedía:

"Ya que así me miráis...,
miradme al menos."

La ajena crítica, que es siempre estímulo al bien obrar, a veces immortaliza.

Con chunga miraba Mumen a Aben Firnás; pero a través de su sátira dejaba un testimonio fehaciente de incontrovertible imparcialidad, y de su comentario al vuelo recoge Almakrí los versos:

"Superó en velocidad el vuelo del avestruz;
pero desdeñó armar su cuerpo de la fuerza del buitre."

También el comentario de la cola, antes citado, nos huele a Mumen.

¿Detalles técnicos del vuelo? Es inútil investigar más allá del hecho de su realidad. Dentro de poco veremos que casi once siglos después las referencias de prensa estaban adornadas de un tono pintoresco y técnicamente tan inverosímil, que hoy nos hacen reír. Pero su posibilidad técnica es indudable; como decimos ya, los elementos primarios con que Lilienthal ganó la gloria de primer hombre que voló, no ocasionalmente, sino habitualmente, son los mismos con que los chinos construían sus cometas en la más remota antigüedad, y las maravillosas construcciones que nos han legado aquellos moros que en Córdoba, Sevilla y Granada adelantaron un verdadero Renacimiento; su saber en Astronomía y Matemática son indicios bien significativos de que Aben Firnás los pudo emplear, y aun quizá dotarlos de algún mecanismo propulsor, como llega a suponer Zeki Pachá, que, si bien por breve tiempo, ayudara a sostener en el aire su ingenio.



Han transcurrido diez siglos. De 1889 a 96 Lilienthal hace sus maravillosos planeos. En 1903, los Wright su primer vuelo con motor; pero hasta 1910 no es en Europa frecuente el vuelo. Ha de llegar 1911 para que tras un fracaso del vuelo anunciado el año anterior por Stoeckel y Gandart en Chamartín, puedan los madrileños presenciar el vuelo de Mamet en la Ciudad Lineal, en vista de cuyo éxito, el 3 de marzo se corre en el Hipódromo la Copa Madrid. Organizado el espectáculo con vistas únicamente a la recaudación, se desentienden de la intervención técnica del Real Aero Club, que declina toda responsabilidad; y en efecto, después del éxito del vuelo de Bleriot de Garnier, llevando de pasajera a mademoiselle Dutrieu, el público invade el campo, dejando entre los obstáculos de la pista un estrecho corredor, por donde habrá de despegar el "Sommers" de Mauvais, que por la mañana había efectuado, sin público, un buen ensayo. Una rugosidad del terreno, o un golpe de viento de costado, tuerce al rodar la marcha del avión, y

aunque intenta Mauvais despegar, falto de velocidad, se echa sobre el público, matando a una pobre mujer, a la que alcanzó un golpe de la hélice, y resultando heridas otras ocho o diez personas, entre ellas el Coronel de E. M. Villar y Villate y un sacerdote. No hubo la agarrada por la cola de ningún espectador, como se ha llegado a decir.

Este desgraciado accidente había de tener poco después una repetición en Issy-les-Moulineaux. Al emprenderse el 21 de mayo los vuelos de la Copa Paris-Madrid, cuyo recorrido sobre España fué organizado por el Aero Club con una minuciosidad y perfección que llamaron la atención, el avión de Train, cuyo motor no marchaba a satisfacción, intentó aterrizar de nuevo, quiere evitar un escuadrón de coraceros y cae sobre el público. Más graves las consecuencias, resultan muertos, entre otros, el propio Ministro de la Guerra, M. Berteaux, y entre los heridos, el propio Presidente del Gobierno.

De todos los salidos sólo llegó, el día 26, a Getafe, Vedrines, en apoteosis gloriosa.

Entretanto, nuestros aviadores militares volaban modesta y silenciosamente en Cuatro Vientos sobre los "Farman", traídos el año anterior de Francia.

Minutos antes de la ocho de la mañana entraba a caballo en la Casa de Campo una promoción de alumnos de la Escuela Superior de Guerra, cuando vieron pasar sobre sus cabezas a Vedrines. Uno de ellos se sentía humillado de que no fuera un español el héroe tan glorificado. Preveía en la Aviación un amplio campo de explotación militar, que en su impaciencia baturra no veía ya realidad. Y a Cuatro Vientos no podía ir, coto cerrado que era a la técnica del Cuerpo de Ingenieros. Sin esperar a que bien pronto se abriera a todas las Armas y Cuerpos, dejó los estudios, cuya disciplina dogmática iba poco con su temperamento, vendió unas modestas tierras que tenía en Caspe y se fué a Francia a aprender a volar. El "casque-en pointe" de su uniforme de dragón de Numancia estuvo a punto de provocar un incidente en las calles de Nancy, y a poco se presentaba en Cuatro Vientos con su "Duperdussin", un lindo y ágil monoplano, mucho más moderno (cosa de un año) que los armatostes que a su lado venían a ser los "Farman" de nuestro Ejército.

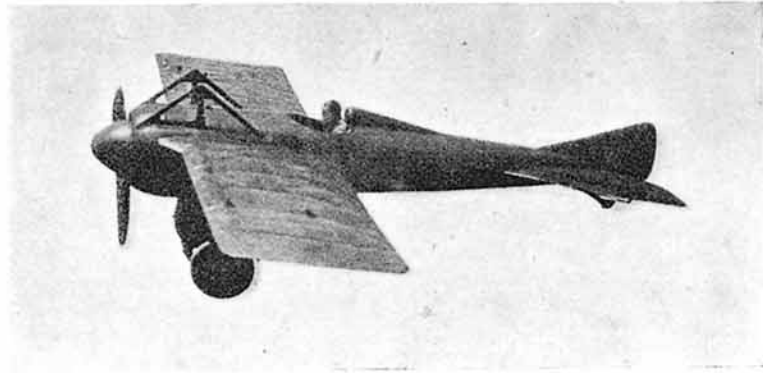


Henry Farman pilotando un biplano de su construcción.

(De la Histoire de l'Aéronautique.)

El día 21 de octubre, cinco meses no más de la llegada de Vedrines, refiriéndose al día anterior, bajo el título "Un aeroplano sobre Madrid", decía "A B C":

"Un espectáculo inesperado, y por lo poco frecuente, curioso, se ofreció ayer a los vecinos de la Corte. A las cua-



El "Deperdussin", ganador de la copa Gordon Bennett en 1913.

(De la Histoire de l'Aéronautique.)

tro de la tarde, el público que transitaba por la Puerta del Sol, calles del Arenal, Mayor y otras inmediatas, advirtió en el espacio y como a una altura de 800 metros un aeroplano que con pasmosa seguridad hacía caprichosas y precisas evoluciones. La sorpresa no había sido anunciada. Después tomó la dirección del Palacio Real.

Según se supo después, el aviador era el ilustrado Capitán de Caballería don José González Camó, que posee el título de piloto aviador del R. A. Club de España y que tripulaba su monoplano."

Nótese la curiosidad "por lo poco frecuente" del espectáculo. Era el primer vuelo sobre Madrid, cuando su inseguridad hacía necesario evitar el paso sobre poblaciones extensas, resaltada aún más por el párrafo de la falta de anuncio previo, que, ya vimos, muchas veces defraudaba al público, hasta el extremo de dar lugar a un dicho: "Ni a gracia de niño ni a vuelo de aeroplano me convides." Lo "pasmoso" de la seguridad obedecía, para los entendidos, en que "las caprichosas y precisas evoluciones" contrastaban con los amplios virajes que sólo a un costado se daban, ya que el par giroscópico de la hélice, aumentando entonces muchas veces por el motor, rotativo todo él, los hacía peligrosos al costado opuesto, y para los profanos, en la simple maravilla del vuelo.

¡Lo que va de ayer a hoy! Treinta años son pocos para los recuerdos de quienes peinamos canas; pero las filas de Aviación están llenas de quienes, con mucho, no habían nacido aún. Y hoy las ciencias adelantan que es una barbaridad. Y Aviación, mucho más que en aquellos tiempos de la Verbena.

Nuestro Capitán Camó era ya talludo; había nacido en 1878. Destrozado su "Deperdussin", se construyó él otro en Barcelona: la hélice, con madera vieja, bien curada, de una puerta. En su ensayo, el 16 de junio de 1912, el motor, "falto de caballos", se estrelló, hiriendo gravemente a su jinete. Después vino a la Aviación militar; llegó a dirigir, en 1920, una de las Escuelas de pilotos, en la que se instruyó la promoción grande "de los cien", que llamó el General Echagüe, y, sobrado de categoría militar, volvió luego a su Arma de Caballería.

Ved cómo, a través de los tiempos tan lejanos, es en nuestra tierra donde se han dado nombres que honran la participación de España en el progreso de la Aviación.