

Miscelánea

De lo vivo a lo pintado (Número 17)

Por el Comandante Auditor
JOSE MARIA GARCIA ESCUDERO



Cuatro Vientos, 1916

¿Piensas, acaso, tú, que fué creado
el varón para rayo de la guerra...,
para surcar el piélago salado,
para medir el orbe de la tierra
y el cerco donde el sol siempre camina?
¡Oh, quien así lo entiende, cuánto yerra!

Cuánto, quizá, a los ojos del poeta, sensato, prudente, moderado. Cuán poco, sin embargo, a los ojos de quienes estimen que el hombre fué creado precisamente para eso: para quemar la vida en la llama de un ideal, para romper el azul de los mares y derribar las murallas de los desiertos. También, es claro, para volar. Sólo que ya es sabido. "Toda invención trascendental—decía en 1916 el hoy General Kindelán—tropieza en sus comienzos con la hostilidad más o menos enérgica de la masa social... Por ello es necesario, antes de que un nuevo descubrimiento pase a ser práctico y corriente, realizar el trabajo preliminar de darlo a conocer, de vencer inercias espirituales, de crear ambiente, en una palabra." En España, y en 1916, el vuelo no tenía ambiente. No lo tenía ni en 1928, y eso que era ya el tiempo de los

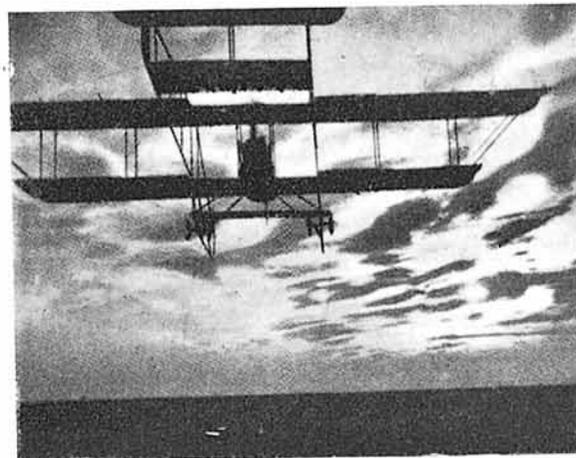


Vuelos en Cuatro Vientos.—El Capitán Herrera, jefe de vuelos, explica el manejo de los mandos del "Curtiss".

(Fotos Alonso.—La Esfera, 23-XII-1916.)



grandes raids, del navegar en vez del tímido volar de los primeros tiempos; calcúlese lo que la "hostilidad más o menos enemiga de la masa social" sería en éstos. El volar, en efecto, ya era sabido en qué consistía: en cosa de locos, quehacer anormal e irrazonable, al margen de toda actividad cuerdamente constituida. Mas, por eso mismo, sabemos hoy nosotros en qué consistía el volar entonces: en cosa de iluminados.



Un "Farman" en el aire, sobre el aeródromo.—Un aterrizaje.

(Fotos Alonso.—La Esfera, 23-XII-1916.)



Grupo de alumnos escuchando las lecciones.—El aeródromo de Cuatro Vientos, desde 300 metros de altura.

(Fotos Alonso.—*La Esfera*, 23-XII-1916.)

"Por eso—leo en un reportaje de esa época, firmado por J. Alonso—en estas lecciones de vuelo las faltas de asistencia no se conciben." Por eso, en efecto. Cuatro Vientos, Campo de Alcalá, Getafe, son las cátedras henchidas de luz, "de encantos reservados sólo a los aventureros del aire y de peligrosas y emocionantes sorpresas", sigo leyendo en "*La Esfera*" del 23 de diciembre de 1916; las dos primeras para militares; la tercera para los alumnos civiles. Herrera, Ríos, Vallespín, Baños, Varela, son los nombres de los catedráticos—Capitanes, Tenientes—, a quienes el repórter hubo de acercarse para obtener su información. Y de las disciplinas..., ya veis. Hay una que salta a la vista; es la que el Capitán Herrera, Jefe de vuelos, explica a los alumnos, Capitán Gildesola y Teniente Cheriguini: el manejo de los mandos del Curtiss, o del Niuppport, o del Farman, que son los apellidos de los desventajados aparatos de entonces. Pero hay otra disciplina tácita, que ya se ha enseñado en los campos de África, y sin cuyo aprendizaje ninguno de los alumnos, por mucha que fuese su sabiduría, conseguiría volar, como no lo consiguió el imaginario Filmer del cuento de Wells, pese a su absoluta seguridad científica en el aparato por él creado: me refiero a la disciplina del valor.

El alumno ha volado durante varios días como pasajero, nos cuenta en su reportaje J. Alonso; ha pasado, quizá, si el aparato es un Farman, junto al piloto, y, bajo la dirección de éste, ha llevado los mandos; y he aquí que un buen día se le ha ordenado que suba solo. El repórter nos traslada a la mente del piloto. En realidad, a éste nada le es

extraño: ni el zumbido del motor, ni el rodar del aparato hasta elevarse, ni las palancas, ni aun la técnica difícil del aterrizaje; y, sin embargo, ¡todo se le antoja tan distante y difícil! Es un momento; el preciso para repasar la última lección de esa disciplina callada que digo, y que anda bajo las técnicas explicaciones de motores y despegues. Ya se ha recordado, y todo ha salido a las mil maravillas; sólo quedan por hacer las pruebas de piloto elemental (describir en el aire, nos explica Alonso, cinco "ochos" sobre dos puntos de referencia colocados en el suelo, y bajar planeando desde 300 metros), y, después, las de piloto superior. Estas son más duras: una hora en vuelo, tres aterrizajes consecutivos, tocando dentro de un círculo de 50 metros de radio, descendiendo en planeo desde 200, recorrer 100 kilómetros sobre puntos fijados de antemano, con regreso al aeródromo, y realizar un viaje de estafeta a un lugar que diste más de 60 kilómetros. Bueno, también eso se conseguirá, y el alumno llegará a piloto superior. ¿Porque se ha sabido bien su papeleta? Por algo más importante, insisto: porque en esos días ásperos de 1916, a los que nos ha acercado el reportaje de J. Alonso, días en que el volar era aún cosa de locos, ha sabido aprenderse, sólo que con acentuación bien diversa de la que les imprimiera su autor, unos versos. Unos versos que enseñan que el hombre fué hecho

para surcar el piélago salado,
para medir el orbe de la tierra
y el cerco donde el sol siempre camina.

Prototipos de hace siglo y pico

En la coyuntura de escribir, en esta misma sección, sobre el valor estético del avión, tuve ocasión de referirme a la ninguna belleza de los globos, y esto afirmándolo de una manera general y comprensiva de todos los globos inventados y meramente proyectados, desde el de Montgolfier a los de nuestros días. A modo de comprobación de mis palabras, reproduzco esta página del "*Journal des Voyages*", de 1885, referente a "Las ideas geniales", o si se prefiere, a "Los tocados (sic) de la navegación aérea", página que he reproducido, a mi vez, del extraordinario con que "*L'Aéroplane*" conmemoró en 1942 el cincuentenario de su fundación ("la revue aéronautique la plus ancienne du monde"), página que, a más de los dos títulos citados, ostenta un ter-

cero, a saber: "Cuadro de las principales máquinas aéreas imaginadas desde 1748 a nuestros días".

Y tales son las máquinas que, a decir verdad, huelga el comentario. Es verdad que ninguna de ellas alcanza quizá el grado de simplicidad estrambótica logrado, por ejemplo, en la bicicleta voladora a que aludí en el número anterior (1), pero, sin embargo... He aquí, sin ir más lejos, la figura número 1: globo con "canal interior", se llama. Su funcionamiento no puede ser más simple: el aire se escapa por la par-

(1) Simplicidad estrambótica, no obstante la cual Gabriel Poulain pudo, el 14 de agosto de 1919, elevarse sobre un artefacto semejante al reproducido en mi artículo, hasta un metro de altura, recorriendo así 12 de longitud.