

Leyenda de Francisco de Pinedo

LUIS MESON
Coronel de Aviación

**CONQUISTO SENDEROS VIRGENES DE CIELOS IGNOTOS...
y se quedó dormido en los brazos ardientes de la tierra celosa.**

SOLAMENTE los Hombres escriben la Historia. Cada palabra, y la idea general como un todo, es aplicable literalmente a FRANCISCO DE PINEDO; piloto y precursor de lo que en su época empezaba a apasionar a la humanidad: La conquista de senderos virgenes en cielos ignotos.

No vamos a tratar en esta concisa presentación todos los hechos, ni definir los rasgos biográficos del hombre que en 1992 estremeció al mundo entero con sus insólitas hazañas. No vamos tampoco a narrar los logros de una vida profesional corta pero fructífera, malograda en 1933. Y no lo vamos a hacer porque toda persona vinculada de una forma u otra a la aviación conoce a los escritores de su historia... conocen a FRANCISCO DE PINEDO.

Si contemplamos el mapa en el que se materializan las rutas abiertas al futuro podremos observar que las hazañas de Francisco de Pinedo se extienden a todos los Continentes y a todos los Océanos. No se tratan de vuelos esporádicos con los que se intentaban batir records, bastante corrientes en aquella época, si no de llevar a cabo un ambicioso pro-

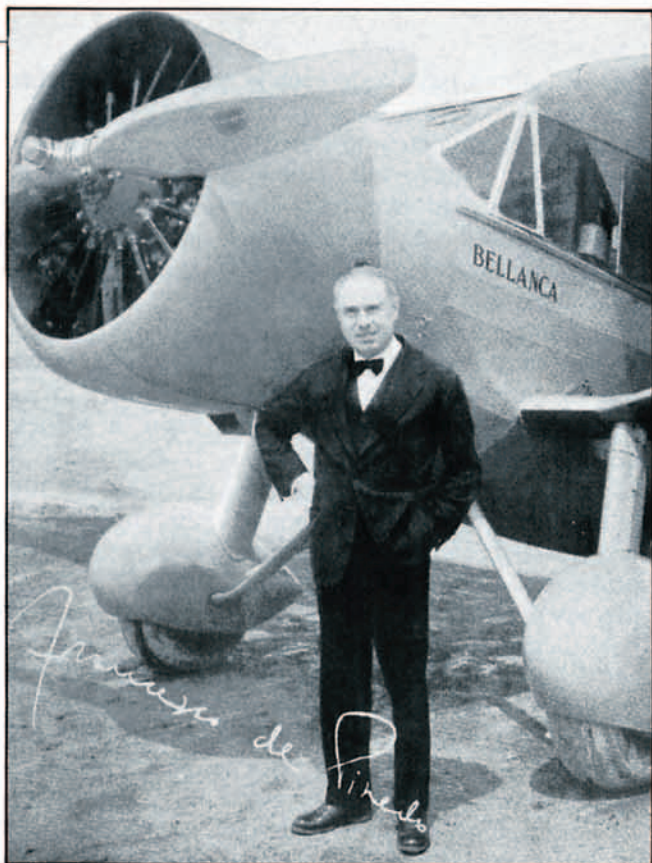
grama propio de un hombre audaz. Y como hecho destacado recordemos el famoso vuelo ITALIA-AUSTRALIA-JAPON-ITALIA. Un vuelo de ¡55.000 millas! realizado en 1925.

Las azañas de entonces hay que contemplarlas bajo la perspectiva del Tiempo. Tenemos necesariamente que situarnos en la época en que los instrumentos de navegación se reducían a una brújula magnética, un altímetro barómetro, un rudimentario anemómetro y el reloj. Con estos instrumentos, navegar a la estima, encerraba ciertas dificultades en la práctica, ya que al no existir información meteorológica en ruta, se desconocían los vientos reinantes en altura y, en consecuencia, la velocidad anemométrica era imposible, prácticamente, convertirla en velocidad sobre el suelo, pudiendo fácilmente deducirse la dificultad para hallar con exactitud el ángulo de deriva y corrección de la misma.

La navegación a la estima podía combinarse con la observada cuando se volaba sobre terreno con puntos significativos que



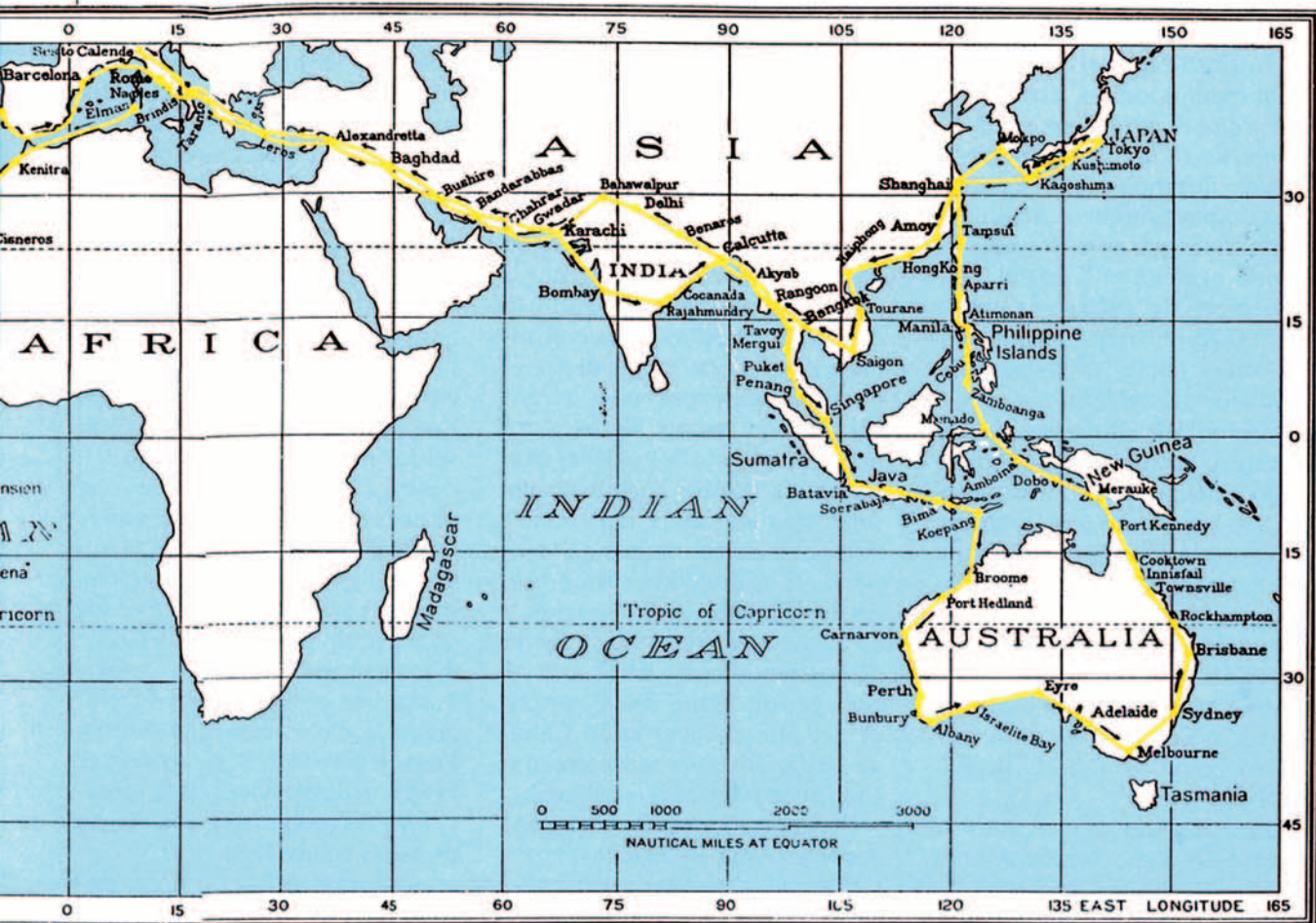
Francisco de Pinedo en una fotografía publicada en Revista de Aeronáutica en octubre de 1933 acompañando la noticia de su muerte.



El vuelo, con un recorrido de 60.000 NM. con el que Pinedo abre nuevas rutas en todos los Continentes y Océanos.

permitiesen hacer las correcciones necesarias para seguir la ruta predeterminada. Pero la observación era imposible sobre grandes extensiones de agua, desierto o selva, en donde ni siquiera se contaba con el apoyo moral de sobrevivir en caso de un aterrizaje forzoso.

Debemos recordar que las radio-ayudas, que hoy se consideran indispensables, no existían y los medios de que se disponían eran tan rudimentarios, que los errores acumulados a lo largo de grandes distancias hacían fracasar con frecuencia los objetivos del viaje. La brújula magnética, bajo la influencia de las diferentes zonas de declinación, introducían errores que se sumaban a las dificultades para mantenerse en la ruta; por supuesto que el piloto automático no se conocía, ni muchísimo menos la presurización de cabina (que a veces ni siquiera era cubierta) lo cual



agrava lo que aún hoy puede llamarse aventura.

Alguien podría argüir que la navegación astronómica se practicaba desde hacia siglos en la navegación marítima, pero cabe preguntar si era fácil poder manejar en el estrecho habitáculo de los rudimentarios aviones, los instrumentos ópticos y hacer los cálculos matemáticos necesarios sirviéndose de voluminosas Tablas astronómicas. Evidentemente no debía resultar nada fácil...; tan solo la AUDACIA, el VALOR, y el INSTINTO guiaban a Francisco de Pinedo en su insaciable conquista de senderos virgenes.

Así es como su pasión por el vuelo se encauzó pronto hacia las grandes travesías, y en 1925 el raid antes citado a bordo de un hidroavión biplano, Savoia Marchetti S 16, bautizado con el nombre de *Gennariello*, equipado con un motor Lorraine de 450 CV., acompañado tan solo por el mecánico Campanell sin el apoyo logístico adecuado y guiado por ese instinto especial que poseen los grandes hombres, atravesó el *mar Rojo*, el *Indico*, las costas de *Sumatra*, el archipiélago de la *Sonda*, llegando a *Melbourne*. Días después rumbo a *Japón*. De Tokio despegó para Roma, tomando agua en el Tiber el 7 de noviembre de 1925, tras cubrir ¡55.000 Km.! como único piloto, por rutas jamás exploradas en condiciones análogas.

Pero no por ello se entregó al descanso; aquel magnífico vuelo le dió merecida fama internacional que solo sirvió para preparar otra espectacular hazaña, un raid que cubriera el Continente Americano, a bordo de un nuevo hidroavión de doble casco, Marchetti S55, bautizado con el nombre de *Santa María*, sin duda como recuerdo de la carabela que utilizó Colón para gloria de ESPAÑA.

Antes de seguir adelante me voy a permitir unas consideraciones

que no habrán pasado desapercibidas si algún amable lector ha seguido este relato; cuando Pinedo demostró al mundo que para el avión no existían fronteras, demostró también que el progreso de la aviación solamente podía alcanzarse en aquella época mediante la utilización del hidroavión.

¿Por qué?... Nunca existe una sola razón; el avión, en cada instante de su historia como todo lo que nos rodea, es el producto evolucionado, y, a su vez, en constante evolución, del genio del hombre, el cual empezó su propio progreso desplazándose con las piernas antes de inventar la rueda. Milenios después pudo despegar del suelo y contemplar la tierra desde una tercera dimensión.

Pero ¿por qué Pinedo "VIO" en el hidroavión el medio ideal para alcanzar el rápido progreso de la aviación?... Porque Pinedo quería ir más allá de los vuelos, más o menos preparados, de entonces, para los que eran necesarios campos de aterrizaje en distintos lugares preestablecidos. El quería adentrarse sobre tierras y mares nunca sobrevolados y ello solamente era posible utilizando zonas naturales, en lagos, ríos, bahías, etc.

Para un avión provisto de tren de aterrizaje era difícil encontrar un terreno natural adecuado. No existía un despliegue de aeródromos; ni siquiera franjas de terreno acondicionadas para aterrizar. Pinedo en sus logros abrió nuevas rutas a lo largo de las cuales no era posible encontrar una superficie adecuada para tomar tierra con cierto margen de seguridad. El hidroavión vislumbrado por Pinedo era la solución y así los demostró en 1925; y siguió demostrándolo en 1927 con el gran periplo Italia-Brasil-América del Norte; incluyendo Canadá-Italia, adelantándose en muchos años a hazañas similares.

Pero la posibilidad de despegar desde el agua encerraba ciertas

dificultades técnicas al no disponer los motores de la potencia necesaria, ni los fladores la robustez requerida, es sabido la enorme resistencia que ofrece el agua a todo desplazamiento y aunque los principios fundamentales de Hidrostática e Hidrodinámica eran conocidos y aplicados en la construcción naval, al ser utilizados en un medio deslizando a velocidades adecuadas para despegar, la resistencia aumentada en función del cuadrado, era difícilmente vencida por la potencia utilizada en aquella época.

Si el raid de 1925, sobre desiertos, zonas de Monzones, océanos hasta llegar a Melbourne y después regresar a Italia via Japón, demostró al mundo lo que se podía hacer, el vuelo realizado en 1927 fue un canto de esperanza y de ilusión en un futuro que entonces aparecía incierto.

Francisco Pinedo cruza el Atlántico en los dos sentidos e incluso siguiendo rutas de gran Latitud (Terranova) en donde las condiciones meteorológicas solían ser más adversas y las marcaciones de la brújula magnética más imprecisa. En este vuelo le acompañaban el comandante Del Prete y el mecánico Zchetti. Llegar a Brasil y cruzar la selva amazónica es mucho más significativo de lo que puede parecer a primera vista. Los SIETE MILLONES de Km. cuadrados (casi la superficie de Europa) constituyen un océano verde, monótono e inmenso, en donde, a diferencia de lo que sucede en el mar, ni siquiera es posible "ver" el viento reinante en la superficie; y esto es muy importante; sobre las grandes soledades de los océanos, el viento puede determinarse con exactitud muy aproximada, por un "ojo experto" facilitando la navegación a la estima. Pero en la selva NO; ni siquiera es visible nada que caiga en la superficie verde; todo es engullido hacia un suelo jamás visto.

Las dificultades señaladas se materializan al recordar que entre 1927 y 1930, se intentaron 31 travesías de Atlántico y solamente 10 fueron colmadas por el éxito; a su vez Pinedo demostró al mundo que la única forma de adentrarse a los cielos "desconocidos" era valiéndose de tipos de aviones que hasta entonces no se habían tenido en cuenta. Y de su visión histórica, de su pequeño Savoia, endeble y rudimentario, salieron los grandes Clippers que en la década de los 30 protagonizaron el progreso incesante de la

Mientras tanto, los grandes Clippers inundaron los cielos en la década de los 30 como antes se ha señalado. Los "fly boat" evolucionaron hacia el avión anfíbio, aumentando con ello la versatilidad de empleo; pero fue todavía necesario esperar a que la 2ª Guerra Mundial acelerase la construcción de aviones que pudiesen operar desde bases terrestres, constituyendo un nuevo jalón en la historia aeronáutica.

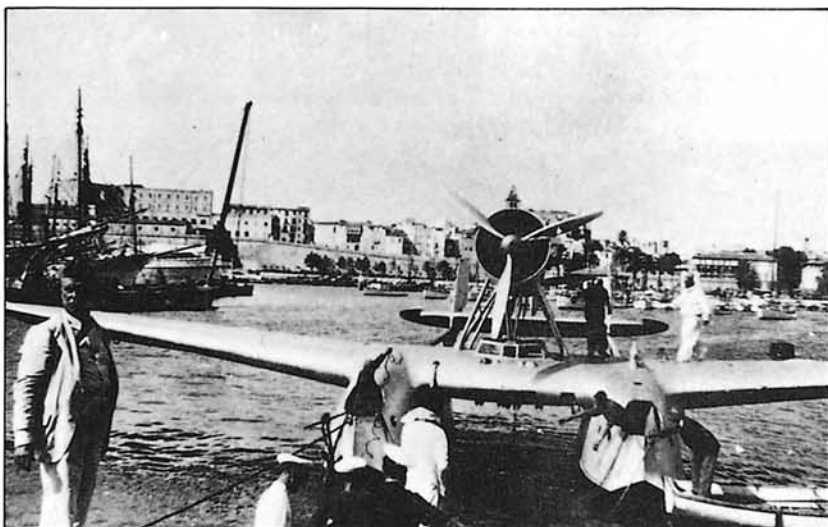
Pero Francisco Pinedo no se contentó con la gloria alcanzada,

sión no permitía equivocarse dos veces y ese pequeño margen que proporciona el sabor agrí dulce que acompaña siempre al riesgo, no permitió que esta nueva hazaña se repitiera nunca más por Pinedo. El 2 de diciembre de 1933 el pequeño avión bautizado con el nombre de Santa Lucía inició el despegue en Long Island con los depósitos llenos de combustible para poder cubrir la enorme distancia a volar: NEW YORK.-BAGDAG. Antes de elevarse, la multitud que había ido a despedirle, contempló horrorizada como el avión iniciaba una brusca guiñada convirtiéndose inmediatamente en una gigantesca bola de fuego.

Desapareció el hombre, pero NO el espíritu del héroe. Los periódicos de todo el mundo pertenecientes a los cinco Continentes sobre los que había volado, proclamaron con grandes letras de luto las hazañas, entonces inconcebibles, de FRANCISCO DE PINEDO, y concedieron las más altas Recompensas al ilustre Piloto por sus méritos y fructífera labor. Porque en aquellos amaneceres, todavía inciertos, la historia de la aviación escribía los nombres de los hombres que volaban hacia regiones desconocidas, sin saber qué había más allá del horizonte, conscientes del riesgo, pero sin temor al peligro.

Si entonces el clamor popular rindió un merecido y justo homenaje al hombre que con sus dotes personales y espíritu de sacrificio, abrió rutas ignotas sobre continentes y océanos, es lógico esperar que hoy, nosotros, dediquemos un recuerdo imperecedero a quien supo vislumbrar lo que poseemos: una AVIACION que permite empequeñecer los vastos océanos, y acercar los dilatados continentes para, de esta forma, mejor conocer a los PUEBLOS de la Tierra.

Algo que parece LEYENDA... pero NO lo es. ■



Vista frontal del hidroavión Savoia - Marchetti S-55 bautizado con el nombre de "Santa María"

aviación. La carrera tecnológica había comenzado; pronto en EE.UU. y en Inglaterra, entre otros países, se dieron cuenta de la realidad de los hechos. Se aceleraron los ensayos para lograr mayores potencias, se estudiaron qué tipo de hélices eran más eficaces (del paso fijo se pasó al paso variable), los fuselajes se hicieron más aerodinámicos y las cabinas para pasajeros y tripulantes fueron más confortables... El vuelo instrumental comenzó a ser una realidad y la infraestructura en tierra, necesaria para el soporte logístico que exigía el desarrollo de la aviación, empezó a ser un todo homogéneo y congruente.

proclamada en páginas enteras de los medios informativos internacionales. Las Revistas más conocidas, entre ellas el "Geographic Magazine", "Cieli e Mari" etc., dedicaron sobresalientes titulares; y enciclopedias tan prestigiosas como la "Británica" lo citan en sus Artículos, como también lo hace, muchos años después, nuestra Enciclopedia de "AVIACION Y AERONAUTICA", en su volumen 6º.

Y llegó el día de lo que iba a constituir su última hazaña: El vuelo New-York-Bagdag. AÑO 1933. Francisco Pinedo jugaba una vez más a la ruleta rusa; estaba acostumbrado a ganar. El sabía perfectamente que cada mi-