

Un profeta en su tierra

CELEDON

AGOSTO 1932

LA AVIACIÓN EN VITORIA

Un rato de charla con el aviador vitoriano Jesús M. de San Vicente,
La aviación y sus progresos. - La Escuela y el Aeropuerto.



VAMOS a ocuparnos de la aviación tema palpitante en estos tiempos, y en el que más cifradas esperanzas se cuentan.

Definiremos la aviación diciendo que es el arte del aviador, arte de sostenerse en el aire por medio de aparatos más pesados que él.

El deseo constante de dominar los aires, viene desde muy antiguo, por tener siempre a la vista el ejemplo de las aves, cuyo fácil vuelo le invitaba al hombre a imitarlas. Esto viene a confirmarlo las mitologías de todos los pueblos en la antigüedad, por haberse encontrado, sobre todo, en los sepulcros egipcios y persas, pinturas murales que representaban seres de tipo humano dotados de alas, atribuyéndose a esto motivos puramente religiosos o místicos.

Ovidio nos cuenta las aventuras de Dédalo que, huyendo de la cárcel de Minos, construyó unas alas que le permitieron escaparse con su hijo Icaro de la isla en que estaban prisioneros, lo que sólo logró él, pues Icaro voló a mucha altura, derritiendo el sol la cera con que tenía pegadas las alas, cayendo al mar.

El primer dato histórico que se tiene sobre una máquina voladora, se refiere a la paloma mecánica de Arquitas de Tarento, célebre filósofo pitagórico que vivió en el año 400, a. de J. C.

La teoría científica del vuelo fue debida a Leonardo de Vinci, al establecer que el pájaro, que es más denso que el aire, se sostiene y avanza haciendo que el aire sea más denso bajo las alas por donde pasa el pájaro que por donde no ha pasado.

El primer aparato de que se tiene noticia cierta de que surcó los aires, fue el pequeño helicóptero de Launoy y Bienvenu.

Los hermanos Wright contribuyeron eficazmente al progreso de la aviación en aquellos tiempos. Bien sea construyendo distintos aparatos o bien realizando distintas pruebas, la mayoría de ellas con resultados prácticos.

Esto era hacia el año 1905, cuando los motores que se usaban en aquella época eran de cuatro cilindros y pesaban 90 kilogramos.

Los aeroplanos construidos, entonces, recorrian:

Fecha	Metr.	Tiempo
El 16 de Septiembre	17961	189"
El 29 de Septiembre	19370	199"
El 3 de Octubre	24335	235"
El 4 de Octubre	33456	3317"
El 5 de Octubre	38938	383"

Y ahora, carísimos lectores, voy en busca de un perito en la materia para *últimar* materia tan interesante.

¿Cuál es? Fácil es averiguarlo: El aviador vitoriano San Vicente.

Le indico que quiero tomar algunas declaraciones y al instante se me ofrece gustoso. Yo tiro de block y lápiz y le digo: Soy un radio-escucha.

Pues, oído al supereterodino.

Teniendo presente cómo se desarrolló el automóvil, con el cual el aeroplano guarda ciertas analogías, no es aventurado decir que influirá grandemente la aviación en la vida verdadera de los pueblos y naciones.

El verdadero perfeccionamiento del aeroplano, que será efectivo dentro de muy pocos años, y el más excelente medio de comunicación, traerá, pues, graves consecuencias en el orden civil, militar y social.

Como medio de transportes de mercancías todavía no puede ser, por lo mucho que cuesta el transportar un objeto cualquiera a causa de que el aeroplano no admite mucho peso. Mientras los motores pesados no se leven a la aviación, no podrá ser.

Como propaganda, sport y transporte de viajeros, excelente. Nuestro principal lema: "El tiempo es oro". El precio de un viaje por aeroplano se aproxima mucho al del ferrocarril: el viaje de Madrid-Sevilla, en primera, vale 125 pesetas y el de Madrid-Barcelona, 150. En el primer recorrido se invierten dos horas y media y en el segundo tres.

El eroplano, como he dicho anteriormente, va perfeccionándose paulatinamente, ofreciendo al viajero absoluta seguridad. Para la salida de la "Barrrena" se han inventado unos planos sustentadores, que funcionan automáticamente, y que van endosados en el ala superior del aparato y en la parte delantera. Llevando éstos es completamente imposible la entrada en "Barrrena", y con miras a mi "Escuela de aviación", los he adoptado, para mayor seguridad de mis alumnos.

Y a propósito de esto he de advertirte que cuento ya con nueve alumnos. Cuatro de ellos pensionados por distintas repúblicas sud-americanas y cinco valientes muchachos vitorianos.

Vitoria es una de las ciudades donde mas afición existe por la aviación. Mes de 600 personas han volado conmigo en el verano pasado y el actual, sobresaliendo el elemento femenino.

Yo pensé establecer en Vitoria una Escuela de Aviación, por dos razones: una, porque la gente del Norte es la que da más contingente de alumnos en las diversas escuelas de España; y la otra por las condiciones tan excelentes que Vitoria reúne para ello.

Vitoria está llamada a ser aeropuerto nacional y frontera aérea. Distintas capitales del Norte quisieron implantar en su provincia el aeropuerto, el cual reportaría, sin duda alguna, enormes beneficios; pero todos se encontraban con la dificultad del terreno. Bilbao daba cinco millones de pesetas para su implantación; pero los



San Vicente y su avioneta

técnicos hubieron de informar desfavorablemente.

Nuestra capital reúne condiciones para ello verdaderamente excepcionales: tiene terreno, donde se quiera elegir, y está en la ruta Burdeos-Madrid. A unos seis kilómetros de Vitoria, y por la carretera de Bilbao se encuentra toda la extensión de terreno necesaria para su implantación.

Hace algún tiempo el general Navarro, sub-director de aeronáutica, encargado de la implantación de los campos de aviación y aeropuertos en España, me dijo que el aeropuerto de Vitoria es imprescindible de todo punto, por varios motivos. Y que en el momento que la Diputación y el Ayuntamiento cediesen el terreno, estaría dispuesto a hacerlo, porque él no contaba con todo lo necesario para ello, y porque no disponía de medios.

El campo de Lacua para aeropuerto es pequeño, aunque tiene un suelo del que se han hecho merecidos y calurosos elogios por parte de todos los técnicos, tanto de España como del Extranjero.

Entonces hace una pausa el simpático aviador, y me dice:

—¡Hombre! vamos para allá, que tengo que volar un poco y tú has de acompañarme.

En compañía de unos amigos llegamos al campo y en seguida puso en marcha una avioneta sencilla, fuerte y resistente.

En la actualidad —me dice— tengo dos avionetas, como puedes ver; pero pronto tendré otra más y un Junkers de ocho pasajeros.

No había terminado de decir esto cuando ya me encontraba introducido en el aparato.

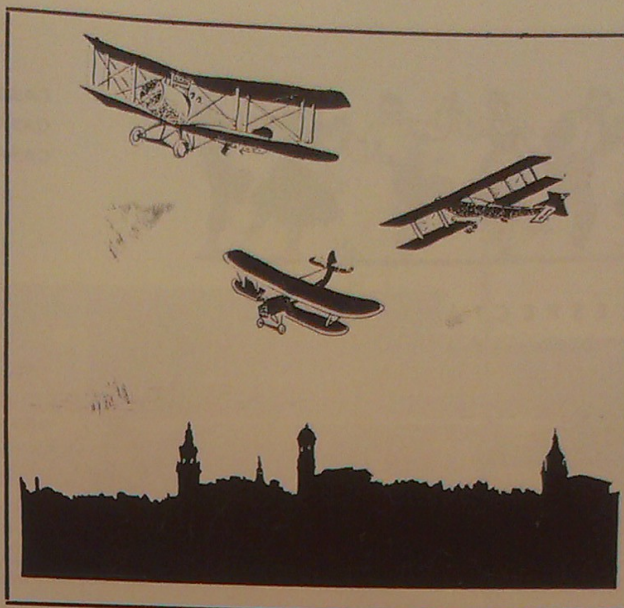
Después de haberme provisto de un casco y unas gafas, un simpático amigo de San Vicente, me quita una palanca, ordenándome que ni siquiera intente tocar unos pedales que en el fondo del aparato se encontraban, porque podíamos dar la vuelta.

Ante esto, toda prudencia es poca —me dije— aunque mi espíritu, emocionando, sentía ansias de volar, de dominarlo todo.

Ya está en marcha el motor. Ahora sí que es mayor mi emoción.

Arrancamos. Recorremos unos metros de tierra y ni siquiera me daba cuenta de que nos íbamos separando del globo terráqueo, acordándome de la ley de gravedad de los cuerpos. De pronto me veo suspendido en los aires, ofreciéndose a mi vista lindísimos paisajes; el campo de Araca; una carretera interminable; multitud de caminos que serpentean y unos puntos negros que parecen personas. ¡Cuán hermoso es todo esto! Seguidamente mi amable conductor me encamina hacia Vitoria, la bella. Veo todo mi pueblo; la casa en que yo nací; mi casa, donde actualmente habito; los Arcos; la calle de Dato, qué pequeña era; la Florida, apenas se veía, oculta entre el follaje, como si quisiera ocultarnos las admirables bellezas que encierra en su seno. En fin, todo.

Era tal la emoción placentera que sentí que me volvía loco de alegría mirando y remirando por todos los lados del aparato. ¡Cuán diferente, bella y uniforme, es desde los aires, Vitoria!



Después de unas repetidas vueltas veo que, por unas maniobras, me conduce al punto de partida.

Hemos terminado nuestra emocionante gira, y hubiera querido tener en las alturas familia. Muy gustoso me hubiera quedado por allá, amable lector.

Esta aspiración de volar era una de las mayores de mi vida, como así se lo dije al amigo San Vicente.

Maravillado quedé de las condiciones tan excelentes que reúne este muchacho: serenidad y valentía. Con estas dos, al fin del mundo puede llegar en su carrera.

Al bajar me preguntaba a mí mismo ¿por qué no tendremos alas para volar?

Me dice San Vicente que la Escuela será instalada en el campo de Lacua, para lo cual piensa reformar aquello un poco y no permitir la entrada al campo a los carruajes y caballerías, que estropean enormemente el magnífico suelo del campo.

Entonces, yo, le interrumpo. ¿Cuánto tiempo durarán los estudios y qué materias abarcarán?

Pues el tiempo dependerá de las condiciones que reúna el alumno, porque el gobierno de un aeroplano es mucho más difícil que el de un barco y el de un automóvil, y requiere que el aviador, además de mucha práctica, esté dotado de excepcionales condiciones de presencia de ánimo y pericia para dirigirlo. Los estudios se dividirán en teóricos y prácticos.

Dispondré para poder empezar las clases de tres aparatos, por ahora, y pienso traer planeadores para ejercitar un poco a los alumnos en este deporte. Como aparato de Escuela el mejor es el aeroplano, que ofrece más seguridad. Los monoplanos se emplean para obtener grandes velocidades y esto yo no lo quiero en mis alumnos, sino seguridad absoluta. El esfuerzo necesario para mantener un aeroplano es igual a su peso multiplicado por la pendiente de caída, estando parado el motor.

Es decir, que un aeroplano que pesa 400 kilogramos por ejemplo, en una pendiente de 1/8 estando parado el motor, el esfuerzo de tracción de las hélices habrá de ser

$$\frac{400}{8} = 50 \text{ Kgs.}$$

De aquí se desprende la gran ventaja del aeroplano sobre los demás aparatos, pues para volar le basta contrarrestar una fracción muy pequeña de su peso.

Los aparatos que tengo, son de construcción extranjera, porque los de construcción nacional no ofrecen seguridad todavía. Por esto no progresa en España la aviación, a pesar de que tiene los mejores aviadores y los más modestos. Como, por ejemplo, el señor Lecea, al cual le ofrecieron que fuera a varias repúblicas sudamericanas en calidad de profesor y en las condiciones que él quisiera. Este es el mejor aviador europeo y así lo reconocen todos.

Obtuve una pequeña resistencia en el Municipio; pero me costó muy poco el convencerla. Y he de hacerte notar que le estoy muy agradecido, por las facilidades que se me han dado.

* * *

Con estas declaraciones supongo enterado al público del proyecto tan interesante, como lo es el de la implantación de la Escuela de Aviación en Vitoria, y creo que no será necesario añadir nada a lo dicho por el aviador vitoriano, sino que obtenga señalados triunfos en su nueva profesión, y veamos realizados sus proyectos.

Y que ojalá sea un hecho el aeropuerto y la Escuela de Aviación en Vitoria. Para ello, nuestras corporaciones no deben regatear su valiosa ayuda al señor San Vicente, vitoriano de corazón.

VICENTE SANCHO

11 de Julio de 1932.



San Vicente y su avioneta