



# VITORIA



# BUENOS-AIRES



Proeza en proyecto del aviador vitoriano Jesús M. de San Vicente.—Cuándo concibió la idea de este vuelo. San Vicente, piloto de barco.—Su estudio de la ruta.—Cómo soplarán los vientos y cómo los hurtará. ¡Mañana entraré en la cárcel...!—Pero no hubo de qué.—La gratitud sincera del aviador.—Características del aparato.—Pruebas que ha de realizar.—Las etapas y sus riesgos.

Puse mis manos sobre la mesa del café en que el vitoriano aviador Jesús M. de San Vicente se hallaba abstraído en la escritura. ¿Qué escribía? Me pareció que el vuelo de su pluma se acupaba de otro vuelo. No le hablé. Esperaba a que mi actitud le obligase a levantar los ojos, como lo hizo con su cortesía característica, diciéndome:

—Se te ha caído un botón. Efectivamente. A uno de los de mi americana le había dado tantas vueltas, antes de decidirme a interpelar al hombre-pájaro, que no resistió el roce con el borde de la mesa, y cayó. Lo recogí y comencé a iniciarle mis propósitos.

Hombre—me dice—me estáis asando. Ayer, uno; anteayer, dos; hoy tú, pero, en fin, no quiero negarme. Por el contrario, tengo a grande honor que me consideréis digno de vuestras plumas.

Pregunta lo que quieras. Precisamente me cojes con las manos en la masa; estaba recordando unos datos de la ruta de mis entusiasmos.

—Bueno, pues empecemos.

¿Cuándo, cómo y por qué nació en tí la idea de tu raid Vitoria-Buenos Aires?

—Nació en mí la idea de este raid hace aproximadamente, diez años. Navegaba como oficial en los buques de la «Marítima Unión» y precisamente en la línea Inglaterra-Buenos Aires; la duración del viaje oscilaba entre los 31 y 32 días, ya que la velocidad que desarrollábamos era de 9 millas, o sea 16 1/2 kilómetros por hora, aproximadamente. Yo seguía con

interés el desarrollo de la aviación y ya por entonces hacia progresos verdaderamente fantásticos; la velocidad que desarrollaban los aviones empezaba a contarse por cientos de kilómetros a la hora. Este contraste, hizo cambiar mis aficiones; vi en la aviación un amplio campo donde desarrollar mis actividades, y sin más consideraciones deserté de la Marina. Me hice piloto aviador en Madrid, en la escuela del duque de Extremera, hace seis años. Adquirí 2 avionetas con las que me dediqué a dar clases, hacer fiestas de aviación y propaganda comercial. Más que el producto de mi trabajo, lo que me interesaba era hacerme, mediante un concienzudo entrenamiento, un buen aviador. Con estos aparatos he volado más de 1,500 horas. Cuando consideré que estaba en forma, lancé la idea del vuelo; la recogió un constructor de Bilbao, que me brindó la oportunidad de efectuarlo; construyó un bimotor de 8 plazas, que por estar calculado deficientemente, resultó inservible. Yo no me desanimé por eso y continué mi preparación; procuré acaparar los títulos que pudieran serme útiles. En Huesca, me hice piloto de vuelo sin motor, consiguiendo estar en el aire una hora y veinte minutos consecutivos volando por encima del punto de donde me lanzaron.

—Nada, un cohete.

—Una cosa así. Poco después conseguí en Londres los títulos de vuelo sin visibilidad y vuelo nocturno. Para conseguir el primero, es imprescindible despegar, hacer un viaje de unos doscientos kilóme-

tros y tomar tierra en el punto de partida en un avión completamente cerrado, sin poder ver nada del exterior.

—La gallina ciega.

—Valiéndome únicamente de los aparatos que lleva el avión. También me hice telegrafista. Una vez conseguido todo esto, hice el cálculo de la ruta de Buenos Aires; y para convencerme de que no me había equivocado sometí mi estudio al Director de la Escuela Náutica de Bilbao, D. Leopoldo Boado, excelente navegante, y antiguo profesor mío; contestando que estaba bien y adjuntándome otro cálculo hecho por él, sin tener en cuenta, para nada, el mío. La diferencia entre ambos cálculos, rumbos y distancias, fué la siguiente: los rumbos exactamente iguales, y en la distancia desde Vitoria hasta Buenos Aires, la diferencia no llegó a un kilómetro.

—Claro; tú ya habías andado el camino.

—Estoy ampliamente satisfecho del apoyo que me han prestado las Excelentísimas Corporaciones y sumamente agradecido...

—Me ahorras la pregunta. Y te la iba a hacer porque yo creí que esperarías más de tus paisanos.

—No, no; te digo que mi gratitud es mucha, porque en estas cosas hay muchos que dicen, como Santo Tomás, ver y creer. Muy agradecido estoy también al ilustre vitoriano y músico eminente, Jesús Guri-di, y algunas entidades como el Orfeón y empleados municipales por su desintere-

sado y valioso apoyo. Habiendo también un puñado de señores, que me han apoyado económicamente; algunos de ellos personas de posición modesta, ocultándose en el anónimo.

—Les daría vergüenza de no poder hacer más.

—A todos ellos les dedico el esfuerzo que voy a realizar, y desde ahora les prometo pasear triunfalmente el nombre de nuestro pueblo por las Repúblicas americanas.

—A puntapiés lo pasearon por el mundo otros muchachos, de tu edad.

—Ya, ya lo recuerdo con alegría y tristeza al mismo tiempo. Ese Club deportivo...

—Cuéntame algo, para los lectores de CELEDÓN, de tu carrera brillante.

—En el transecurso de mi carrera aviatoria he pasado por trances verdaderamente apurados. Me he quedado sin gasolina sobre Bilbao; gané la playa de Algorta a duras penas, y tomé tierra en ella entre millares de bañistas, sin ocurrir desgracias, por verdadero milagro. He tenido un incendio en pleno vuelo a más de mil metros de altura, sin más consecuencias que la rotura del aparato. En Miranda de Ebro, se me desprendió, en pleno vuelo, el tren de aterrizaje, avisándome desde tierra, y gracias a las precauciones que tomé, el golpe no fué de consideración.

—También habrás tenido incidentes y accidentes; episodios chuscos, que merezcan mencionarse. Cuéntame alguno.

—De todo hay, sí. Viene a mi memoria en este instante una anécdota curiosa que te voy a relatar brevemente: Estaba una noche tomando la última caña agarrado a la barra del mostrador de un cierto Bar, cuando observé que a mi lado había un señor con cara de íntima contrariedad. Yo no le conocía, ni él tampoco a mí. No sé si con el pretexto de una cerilla o un pitillo trabamos conversación y concluimos por invitarnos repetidas veces. Al fin, se sinceró conmigo y me refirió el por qué de su contrariedad; él era conductor de automóvil; había cometido un atropello y se encontraba en libertad provisional; al día siguiente se veía la causa en Zaragoza, a las 9 de la mañana—en aquel momento daba la una—y había perdido la última combinación, y su descuido iba a costarle un disgusto muy serio.

—Rebelde o así, lo declararían.

—Claro; mas las consecuencias... Mañana—me decía—ingresaré en la cárcel. No se por qué causa aquel señor me simpatizó y quise salvarle de aquella situación. Váyase a acostar,—le dije—y mañana estará Vd. en la Audiencia con media hora de anticipación.

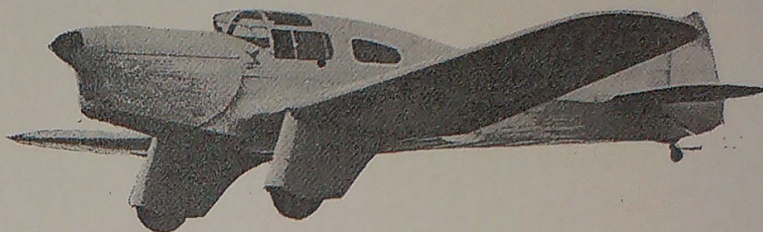
—¡Qué boca abriría el chófer! ¡eh!

—El buen hombre sí que abrió la boca, sí. Porque como no me conocía creyó, sin duda, que era pitorreo. Me miró muy se-

rio, como diciéndome: chuffas, no. Tuve necesidad de darle a conocer, y explicarle el medio de que iba a valerme para transportarle con tanta celeridad a la ciudad del Ebro y la Pilarica. En una palabra, que a las seis de la mañana, después de haber dormido unas horas, se presentó en mi casa como habíamos convenido e hicimos el viaje en 1 hora y cinco minutos, desde el campo Lacua hasta las mismas puertas de Zaragoza.

—Creí que ibas a decir a las puertas de la Audiencia.

—No tardará mucho en que eso se pueda hacer, no con el autogiro, que ya se hace, sino con una avioneta. No quise aterrizar en el aeródromo por distar éste ocho



La avioneta del raid

kilómetros de la capital. Llegó con anticipación al banquillo; escuchó a fiscal y defensor y salió absuelto, celebrándolo después bastante bien en el Coso y regresando por la misma vía, satisfechos. Este señor, cuyo nombre, como es natural, lo mantengo oculto, es hoy un industrial establecido en Vitoria, bastante conocido de todos, y ha sido uno de los que han aportado su óbolo con destino a sufragar los gastos de mi raid en proyecto.

—Oye; y de aquello del intento de... y de lo de «tira p'a alante»... y «ya estamos en Haro» etc. etc.

—¿Quiéres que lo dejemos?

—Como te plazca; no quiero molestarte. Y puesto que quieres que lo dejemos, sea; no sin antes refrendar estas notas que amablemente me das, con el ferviente deseo de que triunfes en tu empeño y de que lleses a la ciudad de Buenos Aires, bien escondido en los recobecos de tu avioneta el amor y el cariño de nuestro Vitoria y que al aterrizar surjan como palomitas blancas que vayan a posarse en el punto más alto de la ciudad del Plata, para orgullo de aquellos hermanos que sueñan y rememorarán entonces nuestra torre de San Miguel y de San Vicente.

—San Vicente, brillándole los ojos como ascuas, me mira enternecido y alargándome su mano la estrecho con fuerza, despidiéndonos con un «hasta luego».

VICENTE SANCHO.

\*\*

#### Notas y detalles

Después de lo anteriormente inserto y en otro día que volvimos a conversar con el aviador, sobre

el mismo tema, nos facilita los siguientes interesantes datos:

#### Características del aparato

—El aparato es una avioneta monoplano, con motor de 130 caballos; de 4 plazas; hélice metálica, pues las de madera tienen el inconveniente de probable ruptura con el agua del Ecuador, una vez que las lluvias en esa zona son de gruesas gotas; tren de aterrizaje, reforzado, a causa del peso de la avioneta; largueros de las alas, también reforzados por la misma causa.

—Velocidad: 210 kilómetros por hora. Su coste se eleva a 50.000 pesetas preparada completamente para efectuar el vuelo.

—La Casa constructora es la Miles Falcon, que radica en Londres. Y dicha Casa cuenta con la victoria de la Copa del Rey de Inglaterra, de velocidad, en el vuelo Londres-Australia (Melbourne), realizado en varias etapas.

#### Pruebas de la avioneta

—Que admite los litros de gasolina necesarios como para efectuar la etapa más larga.

—La misma prueba, es decir, hacer funcionar el motor, tanto tiempo como el que dure la etapa mayor.

—También he de efectuar un vuelo de la duración que tenga la etapa de mayor distancia.

—La duración de las pruebas serán de un mes, aproximadamente.

—Otra de las importantes pruebas que he de realizar ha de ser la de llevar a tope el peso que admite la avioneta, con objeto de comprobar si puede despegar con facilidad.

#### LAS ETAPAS

##### Distancias directas entre los campos de cada etapa

Londres-VITORIA 986 kilómetros; VITORIA-Sevilla, 664; Sevilla-Dakar, 2.804; Dakar-Natal, 2.998; Natal-Río Janeiro, 2.098; Río Janeiro-Buenos Aires, 1.957.

Recorrido total del vuelo en kilómetros, 11.507  
6.220 " " " " " en millas marinas

—Respecto a las etapas he de decirte que en la de Sevilla-Dakar habré de volar alto, debido a las impetuosas tempestades de arena que, procedentes del Sahara, suelen alcanzar hasta 5.000 metros de altura.

—En la de Dakar-Natal, al efectuar el salto, he de volar bajo, con objeto de tener en mi ayuda a los llamados vientos alisios, pues de lo contrario, como sea que en el Ecuador, unos soplan en la dirección N E, en el hemisferio Norte, y S E, en el hemisferio Sur, al encontrarse, suben verticalmente y a poca altura del agua, salen en sentido contrario, ofreciendo gran resistencia el aparato.

—En la de Natal-Río Janeiro, alto, salvando los picos que en la Sierra Domar (de longitud, 3.000 kilómetros) tienen hasta 3.000 metros de altura.

—Y en la última, Río Janeiro-Buenos Aires, habré de luchar, finalmente, contra los también durísimos vientos pamperos, siendo necesario tomar considerable altura.—Vitoria julio 1936.