

CARLOS ESSER

EL
VUELO
DE
LINDBERGH
EDEL

CARLOS ESSER

EL VUELO DE LINDBERGH

Portada de COLL

Ilustraciones de CHACO



Versión 1.0 EDEL – Editorial Electrónica <http://guiascostarica.info/edel/>

Esta obra está bajo una [licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 3.0 Costa Rica](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/cr/).

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/cr/>



El diseño y diagramación de este libro se comparte con una Licencia Creative Commons para compartir, copiar, distribuir, ejecutar y comunicar públicamente la obra. Debe reconocer los créditos de la obra, no puede utilizarla para fines comerciales y no se puede alterar, transformar o generar una obra derivada a partir de la misma.

Educad a los niños y no será necesario castigar a los hombres.

Pitágoras

Un avión vuela sobre los campos de Illinois. Los campesinos le saludan alegremente, pues saben que ha llegado para ellos el fin de la jornada. En Oriente el cielo empieza a oscurecer.

«Los días de verano han pasado rápidamente», piensa el piloto, «parece que sólo hayan transcurrido unas semanas desde que se inauguró el servicio aéreo de Correos entre Chicago y St. Louis. Aquel día de abril sí que hubo animación en toda la ruta. En cada aeródromo me esperaban fotógrafos, periodistas y representantes de las autoridades, que me saludaban y felicitaban complacidos. Luego pasó el entusiasmo, disminuyó el número de cartas que debía transportar y se redujo el interés. Me dediqué a cargar sacos de correspondencia casi vacías durante mis cinco jornadas de vuelo semanal. La *Robertson Aircraft Corporation* de St. Louis tiene establecidas sus tarifas según el peso del envío. Frecuentemente pesan más los sacos que su contenido. Los aviones son viejos. Pertenecieron al ejército del aire. Los hemos reformado, pero en 1926 resultan anticuados.»

Ya es oscuro cuando el avión aterriza en Peoria. El chófer del coche de Correos entrega a nuestro piloto el saco consabido. Por el Este empieza a asomar la luna; es luna llena. La tierra queda bañada por su luz plateada. El piloto reemprende su vuelo, y una vez en el aire deja vagar sus ideas.

«¿Por qué no podré seguir volando indefinidamente? Volar sobre Chicago, Nueva York, sobre montañas, sobre océanos, volar incesantemente.»

Pero su avión sólo tiene combustible para dos horas, y se verá forzado a aterrizar en Chicago como cada día.

«¡Ah, si la compañía tuviese aviones nuevos como el tipo Bellanca construido por los hermanos Wright, en vez de estos viejos cacharros del ejército!» suspira el piloto. «Se podría efectuar el vuelo directamente desde St. Louis a Nueva York. El Bellanca parece excelente y tiene un poder de ascensión elevado. En verano quizás se pudiera admitir pasajeros. Pero son aparatos muy caros; deben de costar unos 15.000 dólares, y para este trayecto harían, falta por lo menos tres aparatos. ¿Y de dónde va a sacar tanto dinero la compañía?»

«Claro que el Bellanca vuela por lo menos 15 millas por hora más aprisa que los nuestros, reduciendo el consumo de gasolina al 50 por 100, y puede transportar el doble de carga. Si llenara el aparato de bidones de gasolina sin duda podría volar durante toda la noche. Quizá incluso podría atravesar, por este sistema, el Atlántico.»

Solo hacía falta llevar la gasolina necesaria y si el motor no se paraba sería muy fácil llegar a Europa.



Charles A. Lindbergh

Charles A. Lindbergh, que así se llamaba nuestro piloto, está emocionado ante esta idea. ¿Podrá llevar a cabo su proyecto? Pero, ¿de dónde va a sacar el avión? No tiene suficiente dinero, como es natural, para costear él solo los gastos. Debe buscar inmediatamente socios capitalistas que estén dispuestos a sufragar, aunque sólo sea en parte, su proyecto. Si logra conseguir dinero prestado, seguramente podrá devolverlo; hay un premio de 25.000 dólares, el premio Orteig, para aquel que cruce el Atlántico en una sola etapa. Los 25.000 dólares deberán cubrir sin duda todos los gastos. Será difícil encontrar algún capitalista que quiera correr este riesgo, pero debe probarlo.

Hacia poco tiempo acababa de estrellarse el Capitán Foucks Likorsky al intentar dicha travesía. Se cree que no fue debido a una falsa maniobra del piloto, sino a que la ligera armadura del avión iba enormemente sobrecargada. El aparato llegó al final de la pista sin suficiente velocidad de ascensión y se estrelló. Foucks y el segundo piloto se salvaron, pero perecieron los otros dos miembros de la tripulación. Su error radicaba en el peso excesivo e innecesario que llevaban: una cómoda cabina recubierta de cuero rojo, e incluso una litera; además, eran cuatro los tripulantes. Una verdadera exageración. En una travesía así se debe ahorrar hasta la última onza de peso.

Hace ya dos días que bulle en la mente de Lindbergh la idea de volar hasta París, pero se da cuenta de que las dificultades son enormes. Lo más arduo, por ahora, es la financiación de su vuelo. Luego, todos los datos técnicos que precisa conocer. ¿Qué velocidad media logra un avión Bellanca? Velocidad de despegue, consumo de combustible, su coste exacto, fecha de entrega...

Lindbergh conoce a algunos negociantes ricos de St. Louis, a los que ha dado clases de vuelo. Decide visitarlos y exponerles su proyecto. Quizá alguno se entusiasme.

Al primero que decide ir a ver es a Mr. Thompson, principal agente de seguros de la ciudad. Le expone su plan de volar sin escala hasta París. Le dice también la necesidad que tiene de encontrar un grupo de capitalistas que le apoyen y respalden en sus negociaciones con los fabricantes de aviones.

Personalmente puedo aportar 2,000 dólares -le dice Lindbergh- el único capital con que cuento. Pero el Bellanca es mucho más caro; por lo menos costará unos 10.000 dólares.

Thompson está sorprendido.

-¿Pero el Bellanca no es un hidroavión y sólo tiene un motor? ¿No sería mejor un avión con varios motores? Si uno le fallara podría seguir volando con los otros. ¿No ha pensado que sería mejor intentarlo con un trimotor como el del comandante Byrd? Usted entiende más que yo de aviones, pero su idea de volar sobre el Atlántico con un solo motor no me convence.

Los agentes de seguros no quieren correr riesgos, pero parece que éste se interesa por la idea. Lindbergh le expone sus argumentos en favor del monomotor.

—Un hidroavión pesa mucho y por lo tanto no puede cargar demasiada gasolina. Los trimotores son muy caros. Por ejemplo, un Fokker debe costar por lo menos unos 30.000 dólares. Además, no creo que un trimotor ofrezca las ventajas que usted dice. Si falla un motor, como el avión deberá ir sobrecargado de gasolina, dudo se pueda proseguir el vuelo con los dos motores restantes.

Durante toda la tarde conversan amigablemente Lindbergh y el agente de seguros, el cual parece interesado por el proyecto, aunque le resulta desagradable el riesgo al que hay que exponerse.

Lindbergh está algo desilusionado. Suponía que su primer intento financiero no tendría mucho éxito, pero había tenido la secreta esperanza de lograr más.

Después de transcurridos algunos días, tiene ocasión de hablar con un representante de Mr. Fokker, constructor de los trimotores que llevan su nombre. A la salida del despacho ele la compañía, Lindbergh le aborda sin rodeos. Ahora se podrá enterar todos los detalles que precisa.

—En St. Louis hay un grupo de personas que quieren comprar un Fokker para hacer la travesía Nueva York París. Desearíamos saber si podría construir un avión capaz de transportar la suficiente

cantidad de gasolina para efectuar la travesía, cuánto costaría y en qué fecha se efectuaría la entrega.

—Desde Juego, creo que podríamos construir un avión de estas características. Su precio sería aproximadamente de 90.000 dólares, y si les corre mucha prisa procuraríamos tenerlo listo en primavera.

«¡Qué barbaridad, 90.000 dólares!», piensa Lindbergh, pero procurando disimular su sobresalto, prosigue: —Nosotros preferiríamos un monomotor.

El representante de la Fokker cambia de actitud y contesta secamente que su compañía no tiene ningún interés en vender aviones de un solo motor para efectuar la travesía del Atlántico. Aunque Lindbergh insiste, el representante ya no le atiende.

La negativa de la casa Fokker no le desanima. Decide seguir su empresa sin desaliento y visitar al Mayor Lambert, persona muy influyente en los medios aeronáuticos de la región.

Le encuentra en su despacho, le expone su proyecto y acaba diciéndole:

—Si pudiera decir que usted me apoya en mis propósitos, sería para mí una gran ayuda.

—Lambert es un entendido; sabe que se corren los mismos peligros con un monomotor como con un trimotor.

—Está bien. Si cree que tendrá éxito y que podrá reunir la gente necesaria, yo por mi parte estoy dispuesto a contribuir con 1.000 dólares.

«Bien», piensa Lindbergh algo más esperanzado «poco a poco quizá logre reunir la cantidad necesaria.»

Ya cuenta con 3.000 dólares seguros, más los que le dará Thomson, aunque todavía no ha fijado a cantidad exacta.

Su próxima visita es a Robertson, de la *Robertson Aircraft Corporation*, donde presta sus servicios. La da cuenta exacta de su proyecto y le ruega que disponga el horario de vuelos de tal manera que le sea posible ausentarse algunos días de su trabajo. Robertson le escucha atentamente y luego le aconseja:

—Su vuelo a París sería una buena propaganda para algún periódico que financiase el proyecto. El *Post-Dispatch* quizá se interese. Yo conozco uno de los directores. Le pediré una entrevista.

En cada una de sus visitas, Lindbergh encuentra más y más apoyo moral, pero ningún adelanto en cuanto a sus gestiones financieras.

Mientras tanto el comandante Byrd, conquistador del Polo Sur, prosigue sus preparativos y anuncia para el día siguiente su travesía del Atlántico.

Byrd es un competidor peligroso y además tiene una gran experiencia en esta clase de empresas. También en Europa intentan la misma travesía, especialmente en Francia. Los periódicos dicen que los franceses ya han finalizado sus preparativos y que muy pronto anunciarán la fecha de salida.

También en América hay otros tres o cuatro pilotos que quieren intentar la travesía. Lindbergh se desespera viendo lo lentamente que avanza el proyecto.

La visita al Post-Dispatch ha sido un fracaso. El director considera que el periódico no puede patrocinar un intento tan arriesgado, y no quiere hacer el ridículo apoyando semejante empresa.

Lindbergh decide olvidar de momento la cuestión financiera y preocuparse de la técnica. Lo mejor sería hablar directamente con los constructores del Bellanca, pero tal como están las cosas no puede hacer un viaje hasta Paterson. Después de mucho cavilar decide llamarles por teléfono. Es lo mejor; por muy caro que resulte, siempre será más barato que un viaje.

—Oiga señorita, desearía hablar con la *Wright Aeronautical Corporation* de Peterson.

Lindbergh espera nerviosamente al lado de la línea. Por fin oye una voz femenina:

—Aquí *Wright Aeronautical Corporation*.

—Desearía hablar con algún señor de la empresa.

—Perdón, ¿con el señor...?

—Es igual, con algún miembro de la dirección.

—Si no me dice el nombre me es imposible atenderle.

«Esta telefonista se está poniendo pesada», piensa Lindbergh, y algo malhumorado trata de explicarle:

—Mire, señorita, llamo desde St. Louis para hablar con algunos de los gerentes de la *Wright Corporation*.

Por fin, claudica la telefonista. Breves minutos de espera y una voz masculina sustituye la anterior.

—Mi nombre es Lindbergh, de St. Louis. Represento a un grupo de personas que desean comprar un avión Bellanca para realizar el vuelo directo de Nueva York a París. Me interesaría conocer detalladamente todos los datos técnicos de su proyecto, ya que yo soy la persona que debe realizar la travesía. ¿Cuándo les parecería bien que les visitase?

-¿Desde Missouri llama usted?

Pues nos alegraríamos mucho de verle. Cuando venga a Nueva York avísenos y fijaremos la hora.

Tres días más tarde decide Lindbergh ir a visitar la fábrica de aviones Wright. Le reciben muy amablemente.

—Usted se interesa por el Bright Bellanca, ¿no es así?

—Desearía conocer los detalles técnicos sobre el manejo del avión y funcionamiento del motor.

—Lo que no podré decirle es el precio del avión. Mi compañía solamente ha construido este aparato para demostrar el rendimiento de nuestros motores Whirlwind. Estamos en negociaciones para vender los derechos de construcción. ¿Pero no le iría mejor un trimotor?

Siempre la misma pregunta. Lindbergh responde con otra pregunta.

—¿Con qué frecuencia fallan sus motores?

—Nuestros motores son muy buenos; podríamos decir que fallan cada 9.000 horas.

—¿Cuándo sabrán si pueden vender el Bellanca?

—Lo mejor será que hable con su constructor directamente, Giuseppe Bellanca.

Bellanca sólo pudo confirmarle que el avión era muy indicado para sus propósitos, pero no sabían cuándo acabarían las negociaciones ni cuándo comenzaría la construcción del aparato.

Lindbergh regresó a St. Louis, convencido de que lo principal era reunir el dinero, por lo que decidió exponer su plan a todos los capitalistas de la ciudad.

Empieza visitando a H. Knight, presidente del Aeroclub de St. Louis.

Knight es joven y animoso. Lindbergh le expone sus proyectos, y espera pacientemente la consabida negativa; pero ocurre todo lo contrario.

—Usted no debiera preocuparse del dinero. Debiera poner toda su atención en la preparación del vuelo. Tengo un buen amigo banquero ; le iré a ver, y seguramente solventaremos la cuestión monetaria; no se preocupe. ¿Cuánto dinero cree que necesitará?

—Si el constructor del avión nos ayuda y participa en la financiación del proyecto, tal como me prometió el día de nuestra entrevista, bastarían 10.000 dólares; pero si falla nos las arreglaríamos con 15.000.

—Todo el rato me ha hablado de un monomotor. ¿No sería mejor un trimotor?

Lindbergh le resume sus argumentos en favor del monomotor. Un trimotor resultaría muy caro: de 30.000 a 90.000 dólares. Su construcción sería mucho más lenta y complicada, y su mecanismo enormemente delicado y expuesto a estropearse con mayor facilidad. Los temporales son más temibles que un fallo del motor, y un trimotor es más difícil de manejar a través de una tormenta.

Knight decide entonces llamar por teléfono a H. Bixby, presidente de la Cámara de Comercio, solicitando una inmediata entrevista.

Un cuarto de hora más tarde, se encuentra ya Lindbergh conversando con Mr. Bixby. Este se interesa por sus planes y también le pregunta por qué no prefiere un trimotor. Mr. Bixby, solicita dos días para estudiar la cuestión.

Lindbergh deja transcurrir lleno de esperanza los dos días. Hay algo en su interior que le dice que las cosas empiezan, por fin a ir por buen camino.

A las diez está citado con Mr. Bixby en el *State National Bank*.

La secretaria, a la que ha dado su tarjeta, sonrío y le ruega que espere unos minutos, ya que Mr. Bixby está presidiendo una conferencia. Lindbergh se sienta procurando disimular su impaciencia. A su alrededor hay también varias personas que esperan.

Suena un timbre, y al poco rato la secretaria, muy amablemente, conduce a Lindbergh al despacho de Mr. Bixby, que se acerca y le da la mano.

—Lo que usted quiere hacer es difícil, Lindbergh, pero hemos decidido ayudarle. Si los gastos no rebasan, la cantidad que usted ha dicho, estamos conformes. Ahora ya no se preocupe más de la parte financiera. Hablaremos con sus socios. Busque el avión adecuado y entonces avísenos. Y buena suerte.

Con grandes esperanzas prosigue Lindbergh su trabajo. Escribe a otras dos compañías constructoras de aviones. La *Travel Air Company* le contesta al cabo de un tiempo diciéndole que no les interesa el encargo. En cambio la *Ryan Company* está dispuesta a llevar a cabo la construcción del avión según las instrucciones de Lindbergh. Importe, 6.000 dólares sin motor, 10.000 con motor. Tiempo de entrega: tres meses.

La Ryan Company es una empresa pequeña y casi desconocida, pero los resultados de su último avión fueron excelentes.

Vuelve a telegrafiar Lindbergh a la *Ryan Company* pidiendo más datos del avión y un plazo de entrega más reducido.

La contestación no se hace esperar.

Velocidad del avión: 160 kilómetros por hora. Plazo de entrega mínimo: dos meses.

De acuerdo con Bixby y Knight, sus socios financieros, Lindbergh decide visitar la fábrica Ryan. Pero cuando se dispone a iniciar su viaje, recibe un telegrama de Bellanca ofreciéndole su avión a un precio ventajoso.

En el último instante cambia de idea y marcha a Nueva York a entrevistarse con Bellanca.

Bellanca, mientras tanto, ha llegado a un acuerdo con la *Columbia Aircraft Corporation*. En Nueva York, Bellanca, presenta a Lindbergh al presidente de la Aircraft Corporation, Mr. Levine, y a su piloto jefe, Mr. Chamberlain.

—Capitán Lindbergh, tengo entendido que desea comprar uno de nuestros aparatos.

Sí, aunque todo depende del precio.

Oh, sí, pero no cabe duda de que el Bellanca es el mejor avión para intentar la travesía.

Lindbergh le insinúa entonces que la Compañía podría contribuir en los gastos, ya que el éxito sería una propaganda valiosa para la casa.

El presidente, sonriendo, reconoce sus argumentos:

—Conforme. El avión vale 25.000 dólares. Se lo vendemos por 15.000; aportamos, pues, 10.000 dólares. ¿Qué le parece?

Lindbergh intenta una mayor rebaja, pero sin suerte. «Es el único avión capaz de realizar la travesía —piensa Lindbergh—. Además, puede despegar inmediatamente.»

Aquel mismo día, Lindbergh sale nuevamente para St. Louis y se entrevista con Bixby, quien le da un cheque por valor de 15.000 dólares. Medio en serio, medio en broma deciden bautizar el avión con el nombre de «*The Spirit of St. Louis*».

Sin pérdida de tiempo, Lindbergh regresa a Nueva York a la mañana siguiente, ignorando que allí le espera una gran desilusión.

—Aclaremos un punto, Lindbergh —le dice Levine— nosotros le vendemos el avión, pero como comprenderá nos reservamos el derecho de elegir la tripulación.

Lindbergh se queda de piedra. Mientras tanto Mr. Levine prosigue:

La *Columbia Aircraft Corporation* no puede correr el riesgo de que un piloto desconocido para la casa tripule uno de sus aviones.

Lindbergh, recuperando el dominio de sí mismo, responde:

—Entonces, si no le entiendo mal, ¿nosotros ponemos 15.000 dólares por escribir en el fuselaje del avión el nombre de St. Louis? Si me lo hubieran dicho antes, me hubiera ahorrado el viaje. ¿Me venden el avión, o no?

Sí, se lo vendemos, pero nosotros conocemos mejor que nadie el aparato. Lo único que queremos es colaborar con ustedes. Sería muy prudente que aceptara nuestra proposición.

Lindbergh coge el cheque de encima de la mesa y se va.

Está desesperado. Es el 27 de febrero. Aunque la Ryan construya el avión en dos meses, hasta últimos de abril no lo tendrá listo para volar. Levine dispone del Bellanca y de Mr. Chamberlain, su piloto. Puede intentar la travesía cuando quiera.

Davis tiene ya listos sus preparativos y el permiso del ejército en el bolsillo para comprar un bombardero trimotor.

El comandante Byrd ha anunciado su intento hace meses.

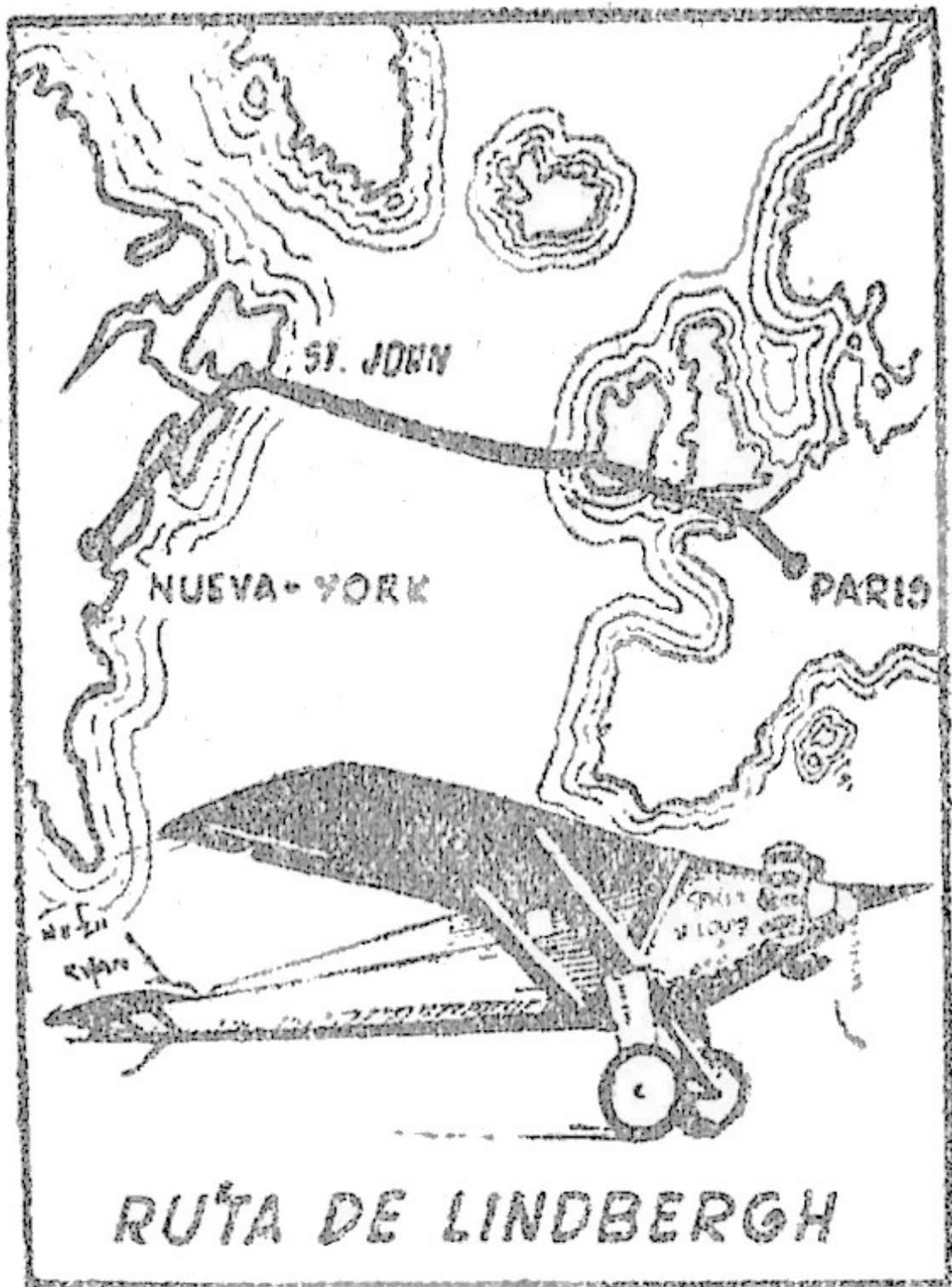
Dicen que Likorsky está construyendo otro avión para el capitán René Fouck, en sustitución del que se estrelló el año pasado.

Gracias a las frases amables y esperanzadoras de Bixby y Knight, que se portan como verdaderos amigos y entusiastas del proyecto, Lindbergh no abandona su plan. A los pocos días emprende un viaje a San Diego para entrevistarse con Donald Hall, ingeniero jefe de la Ryan Airlines.

Antes de hablar de negocios, Hall insiste en enseñar a Lindbergh la fábrica. La empresa es pequeña, pero los directivos son jóvenes y enérgicos. Deteniéndose de cuando en cuando para observar los aviones, atraviesan varias salas de construcción, al final de las cuales se encuentra el despacho de Mr. Hall.

—Bien, Mr. Lindbergh, estamos enteramente a su disposición.

—Ya saben lo que me interesa. Que puede costarme un avión que reúna estas condiciones?



—Si se conforma con un motor Whirlwind J-4, cerca de 9.000 dólares; si prefiere un J-5 con instrumentos especiales, 10.000 dólares. Le damos el motor a precio de coste. No podemos utilizar el fuselaje actual, ya que tenemos que aumentar la superficie de las alas en 3 metros cuadrados, según los cálculos que hemos hecho. Hemos pensado colocar el depósito principal en el fuselaje, cerca del centro de gravedad. Es el sitio más indicado. ¿Dónde quiere que pongamos el asiento de su acompañante?

—Ponga un solo asiento. Volaré solo.

Prefiero llevar mayor cantidad de combustible que un acompañante.

—Como quiera; así reduciremos el peso en 175 kg. ¿Pero cree que resistirá solo un vuelo de 40 horas? Son más de 5.800 kilómetros de distancia.

Lindbergh, de acuerdo con sus socios, firma el contrato. El precio exacto es de 10.580 dólares, con motor J-5.

Los días siguientes los dedica a estudiar el trayecto que debe seguir. Nunca ha volado sobre el mar. Decide comprarse dos proyecciones Mercator que contienen explicaciones detalladas sobre el trazado de una loxodromia. Una vez calculada, deduce que la distancia exacta entre Nueva York y París es de 5.810 kilómetros. Marca entonces una línea gruesa con lápiz rojo que indica la dirección que debe seguir en su vuelo, trazando cuidadosamente los meridianos y paralelos que la cruzan.

Mientras tanto, sus competidores van ultimando los preparativos. A mediados de marzo aparece la noticia de que Davis intentará cruzar el Atlántico el día 1 de junio en un trimotor de la Legión Americana.

A finales de marzo anuncian en Francia que el famoso capitán Nungesser de París realizará en breve la misma travesía en dirección contraria.

El tiempo apremia. En la fábrica de Ryan trabajan día y noche a velocidad vertiginosa.

El 14 de abril se comenta por todas partes el gran éxito del piloto Chamberlain, que con un avión Bellanca ha batido el récord de duración de vuelo como ensayo preliminar para realizar la travesía del Atlántico.

Dos días más tarde, el comandante Byrd tiene la desgracia de estrellarse en su primer vuelo de prueba con un trimotor Fokker. La tripulación queda malherida y el avión en tan mal estado que es imposible su reparación.

En París, Charles Nungesser espera pacientemente, la mejora del tiempo para poder despegar con mayor facilidad.

A todo esto, Lindbergh ya tiene la matrícula de su avión: «N-X-211».

Faltan tan sólo seis días para que el *Spirit of St. Louis* pueda ser llevado a la pista, listo para volar.

Transcurridos éstos, Lindbergh realiza su primer vuelo de prueba. El mismo día, por la mañana, anuncian los periódicos con grandes titulares:

DAVIS Y WOOSTER RESULTARON MUERTOS AL ESTRELLARSE EL «AMERICAN LEGION»

Lindbergh es valiente; no se desalienta; tiene confianza en el *Spirit of St. Louis*. Realiza su primera prueba con gran serenidad. Efectúa un limpio despegue y asciende trazando amplias espirales. A 610 metros de altura prueba la velocidad máxima del aparato. El resultado es bastante satisfactorio: el indicador marca 206 kilómetros por hora.

Durante varios días, Lindbergh se dedica a probar cuidadosamente su avión. Cada vez aumenta en 190 litros el peso del avión. Con 1.136 litros, el avión tarda 20 segundos en despegar. Decide no

continuar aumentando el peso hasta los 1.609, peso máximo que piensa trasportar. Debido al mal estado de la pista de San Diego; realizará su última prueba en Nueva York.

Cuando lo tiene todo preparado, anuncian desde París la salida de Nungesser.

—Nungesser ha atravesado Newfoundland.

—El piloto francés llega a Nueva Escocia.

—El avión trasatlántico es divisado desde Portland.

—Nungesser vuela sobre Boston. Luego la noticia: «En París se teme que haya ocurrido algún accidente.» «Nungesser ha desaparecido.»

Uno por uno han ido fracasando todos sus competidores. Desgracias, accidentes y tragedias han mermado sus filas. Ya sólo quedan el Bellanca y el *Spirit of St. Louis*.

El 10 de mayo sale Lindbergh de San Diego con dirección a St. Louis y Nueva York. Da una última vuelta por encima de la fábrica Ryan como despedida y luego se aleja por el horizonte. Son las 4 h. de la tarde.

Al anochecer vuela sobre Arizona a 2.400 metros de altura, rozando casi las cimas de una cordillera. Decide aumentar la altura; hace mucho frío.

De repente se produce un escape en el motor. Las explosiones se hacen irregulares, el motor empieza a fallar. A sus pies, gracias a la luz de la luna, Lindbergh ve montañas y más montañas. El avión empieza a perder altura lentamente. Lindbergh, algo asustado, abre completamente el gas y luego vuelve a cerrarlo. El motor parece regularizarse. Sin embargo, cada vez que trata de elevarse el motor vuelve a fallar.

Por fin logra dejar atrás las montañas y el ritmo del motor vuelve a su monotonía característica.

A las 8 de la mañana aterriza felizmente en St. Louis. Allí salen a recibirle todos sus conocidos. Ha tardado 4 h. y media. Nadie hasta entonces había logrado hacer el viaje en tan poco tiempo desde la costa del Pacífico. Un cuarto de hora después reemprende su vuelo hacia Nueva York donde aterriza al cabo de 7 horas en el aeródromo Curtiss. Ya en tierra se ve rodeado de fotógrafos y periodistas. En jefe del aeródromo y los mecánicos luchan por abrirse camino; todos le ofrecen ayuda.

Hasta su llegada a Nueva York, la prensa no tomó en serio el proyecto de Lindbergh; pero al día siguiente su nombre aparecía en grandes titulares en todos los periódicos.

El servicio meteorológico anuncia mal tiempo en el Atlántico. Lindbergh, sin embargo, se prepara. Aquella noche no logra dormir. Uno tras otro, reporteros y fotógrafos desean entrevistarse con él. Un coleccionista de sellos le ofrece 1.000 dólares por el transporte de una carta. Otro individuo le ofrece un contrato de 25.000 dólares con una productora de películas.

Cuando, por fin, se marchan los últimos reporteros es cerca de media noche. Lindbergh procura descansar, pero no logra conciliar el sueño. Está demasiado nervioso. A las dos de la madrugada se levanta y se va al aeropuerto a esperar la hora de salida.

Ya de madrugada, empieza a mejorar el tiempo notablemente, y Lindbergh decide salir sea como sea.

Lleno de optimismo, da órdenes para que transporten su avión al aeródromo Roosevelt, que dispone de una pista más larga y en mejores condiciones que las de Curtiss.

Una vez colocado el combustible a bordo, el viento cambia de dirección. Lindbergh se ve obligado a despegar con viento de espalda. Por suerte es muy flojo, una simple brisa; de haber sido más fuerte hubiese tenido que llevar el avión al otro extremo de la pista, pero ya no hay tiempo para hacerlo: tendría que transportar el avión con un tractor para que no sufriesen las ruedas, o bien volver a descargar los bidones de gasolina.

Lindbergh sube al avión y pone el motor en marcha. Lentamente, el número de revoluciones va aumentando, pero no alcanza el necesario para efectuar el despegue: faltan 30 revoluciones. En el extremo de la pista hay una línea telefónica. Si el *Spirit of St. Louis* no gana suficiente altura antes de llegar, quedará enredado en los cables y se estrellará.

Una segunda dificultad la ofrece un depósito de bencina colocado delante de su asiento, que le dificulta enormemente la visión. Sólo ve con claridad un lado de la pista, que es ya bastante estrecha.

Lindbergh se pone las gafas y se ata el cinturón. Luego da gas. Todo el avión vibra. Sin embargo, adelanta lentamente. Los mecánicos empujan por las alas. Poco a poco aumenta la velocidad. Lindbergh aprecia claramente el esfuerzo del motor. Ya ha cruzado los 100 metros primeros de la pista. El último mecánico suelta el ala. Lindbergh se esfuerza en mantener el avión sobre la pista. Si una de las ruedas saliera de la pista, con la velocidad que lleva, podría estrellarse.

El tren de aterrizaje cruje bajo la carga. Los mandos empiezan a ejercer fuerza contra la mano de Lindbergh. Ya ha recorrido 300 metros. Lentamente, empieza a elevarse por la cola y el peso pasa del tren de aterrizaje a las alas. En este momento se encuentra en la mitad de la pista. Vacila unos segundos, pero decide proseguir. Aprieta el mando y las ruedas comienzan a despegarse del suelo. Vuelven a tocar tierra firme. El avión ya ha alcanzado casi la velocidad de vuelo. Los saltos del aparato son cada vez más largos. Lindbergh fuerza los mandos para que el avión no se levante y alcance más velocidad.

En uno de estos baches ya no lo puede sostener. El *Spirit of St. Louis* se levanta por sí solo. Lindbergh procura mantener hacia abajo el morro del avión, aumentando la velocidad. En seguida empieza a ascender: -1 metro, -3 metros, -6...,- 12... Pasa por encima de los cables telefónicos; ha logrado sortear felizmente el primer peligro.

Ya más tranquilo, estudia el cuadro de mandos. La aguja indicadora del tacómetro marca 1825 revoluciones por minuto. Lentamente va quitando gas hasta llegar a 1750 revoluciones, que es el número previsto. Presión del aceite: 56 libras. Temperatura del aceite: 34°. Presión del combustible: 3'50 litros. Velocidad: 170 km/h. Altura: 70 metros.

El tiempo es malísimo; la visibilidad pésima: apenas llega a unos 5 kilómetros.

Los otros aviones que despegaron con él para acompañarle durante su primer cuarto de hora de vuelo, le saludan en señal de despedida y regresan al aeropuerto.

Lindbergh nunca ha volado tanto tiempo sobre el mar. El horizonte se pierde en la niebla. Parece que el avión sea el centro de una inmensa esfera pintada de gris.

A lo lejos aparecen los montes cubiertos de bosques de Nueva Inglaterra. Ha transcurrido ya una hora de vuelo, son las 8'52 de la mañana. El avión vuela ahora a 200 metros de altura y a una velocidad de 160 km/h. Lindbergh ya ha cubierto 160 kilómetros, y el *Spirit of St. Louis* ya pesa 50 kilos menos.

El avión sigue su ruta normal. Bajo sus alas pasan consecutivamente Providence, Rhode Island y Massachusetts. El tiempo empieza a mejorar. La niebla se desvanece y el Atlántico reaparece en el horizonte.

Lindbergh consulta su mapa, en el que tiene marcada su ruta según las distancias que teóricamente corresponden a una hora de vuelo. Cada anotación indica el curso que debe seguir durante una hora. Así, después de la hora 37 debe divisar París a 16 km. de distancia.

Durante dos horas vuela el piloto americano sobre el mar, guiándose únicamente por el mapa. La desviación que sufre ahora; multiplicada por ocho, será la que sufrirá aproximada mente al cruzar desde Terranova hasta Irlanda, ya que hasta Nueva Escocia hay 400 km. y hasta Irlanda 3.200.

El avión vuela a 300 metros por encima del mar. De cuando en cuando se ve algún barco pesquero. Han transcurrido ya tres horas, y el avión consumido ha 75 kg. de gasolina. Sopla viento del Noroeste. Es mala señal. Aquí debería tener viento de espalda.

Lindbergh está cansado. Sus piernas están rígidas. Ya ha experimentado esta sensación otras veces y sabe que no puede durar más de tres o cuatro horas. Todavía le queda un día y medio de vuelo. ¿Cuánto tiempo podrá aguantar sin dormir? Bebe un trago de agua, pero no come nada. Teniendo el estómago vacío es más fácil permanecer despierto. La pasión de sueño que tendrá al anochecer será mucho mayor. Es mejor dormir a pleno sol.

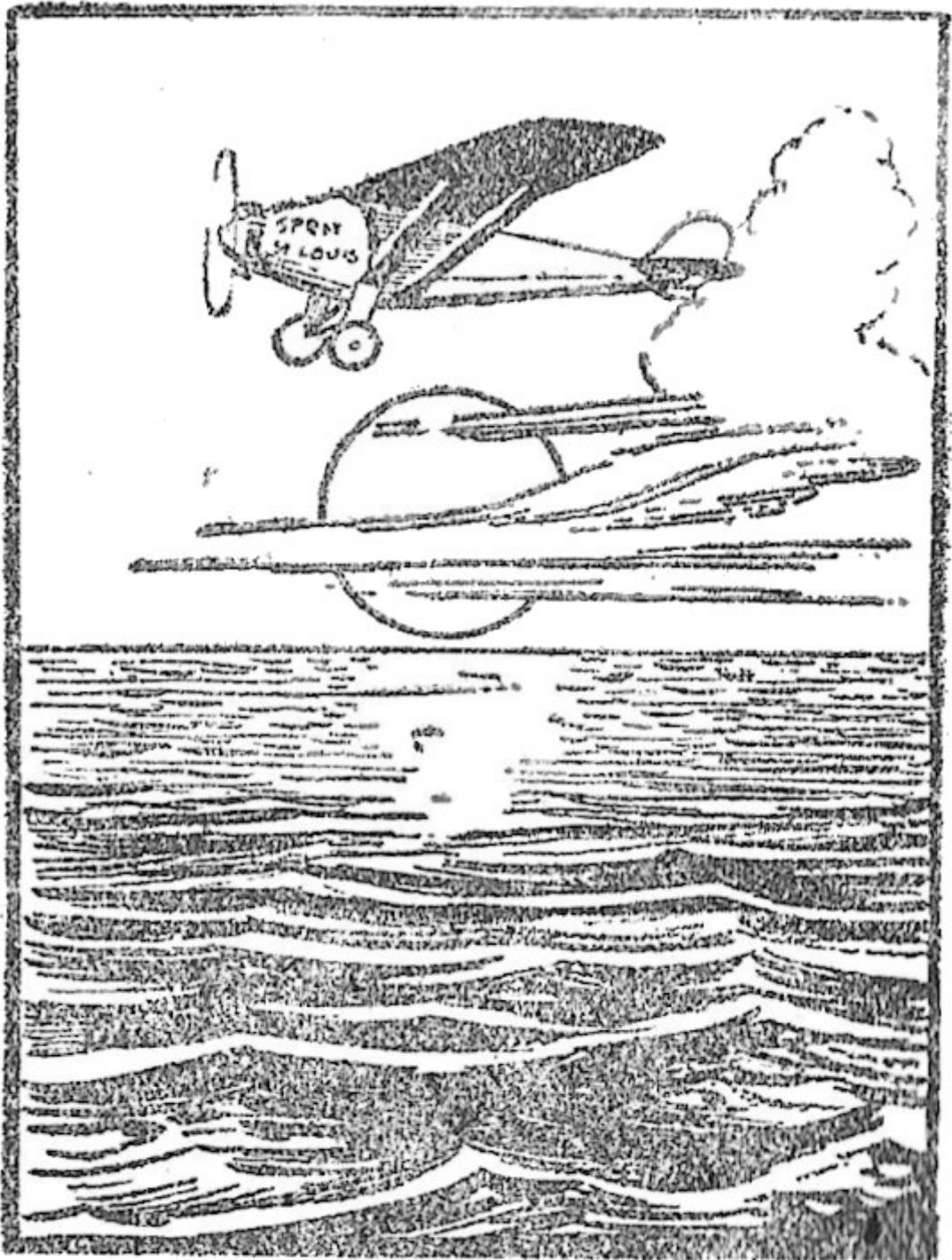
Poco después del mediodía divisa tierra. Lindbergh saca sus mapas para comprobar si ha habido error de navegación. Con satisfacción ve que sólo es de dos grados.

La intensidad del viento, a la hora de comer, aumenta. Lindbergh alarga instintivamente la mano hacia los bocadillos, pero se da cuenta de que no tiene apetito y decide beber un trago de agua, Al volver a colgar Ja cantimplora en su sitio, casi se le cae el mapa de la ruta por la ventana. El susto es mayúsculo, si lo llega a perder, no hubiese tenido otro remedio que regresar.

Lentamente se ha ido cubriendo el cielo de nubes. Por el Norte se extienden unos nubarrones amenazadores. No muy lejos se oye el estallido de un trueno, y empieza a llover. El viento es casi huracanado. Lindbergh decide cambiar su ruta para rodear la tormenta. Vuela a 400 metros de altura, pero apenas puede divisar el suelo. Al cabo de algún tiempo, el viento empieza a cambiar de dirección; ahora sopla de Noroeste a Sudeste, lo cual indica que la región tormentosa es pequeña.

Ya son las 2 de la tarde; han transcurrido 6 horas de vuelo, todavía le faltan 30. Lindbergh lleva más de un día sin dormir y le falta otro tanto de viaje. Al mirar por la ventanilla solamente ve tierras inhabitadas, campos sin cultivar y bosques salvajes. Lleva los mandos mecánicamente, sin pensar en nada.

En la octava hora de vuelo abandona nuevamente la tierra. Ahora volará a 300 km. sobre el mar hasta Terranova, Y luego sobre la inmensidad del océano. Hace horas que no ha visto ninguna ciudad, horas que nadie sabe de él.



El cielo se ha ido despejando completamente.

Sería conveniente desviar un poco su ruta para volar por encima de St John; entonces sabrían por dónde tienen que buscarle, en caso de que se vea obligado a hacer un aterrizaje forzoso. Desde St. John darán la noticia a Nueva York; será una alegría para todos los que han colaborado en su empresa y una medida de seguridad. La desviación no es muy grande y le queda suficiente gasolina. Tuerce unos grados hacia el Sur.

Empieza a aburrirse. Durante los próximos 300 kilómetros sólo tiene que mantener la ruta y hacer algunas anotaciones. Adopta una posición más cómoda. Imperceptiblemente le va entrando un sueño irresistible. Si se tumbara ahora en una cama se dormiría inmediatamente. Incluso en el asiento de mando está a punto de dormirse. Sus ojos están reseco y ardientes. Lindbergh tiene la impresión de que sus párpados pesan enormemente, como si de ellos colgaran grandes pesos. El esfuerzo que hace para mantenerlos levantados es sobrehumano. No puede más; decide cerrarlos por un momento y se esfuerza en recordar que no tiene que dormirse. Si los mandos no se mueven, el avión seguirá su curso fácilmente. Cuando vuelve a abrir los ojos se asombra de que hayan transcurrido 20 minutos; a él le han parecido tan sólo algunos segundos. Decide cambiar de táctica y se bebe dos grandes tazas de café muy cargado.

Está anocheciendo. Su cansancio es cada vez mayor y todavía tiene que volar durante toda la noche. Procura hacer un poco de gimnasia sueca para desentumecer sus miembros. Pone en tensión toda su musculatura y luego la relaja. Respira profundamente, se inclina hacia adelante y hacia atrás, encoge y estira las piernas. Estos son los únicos movimientos que le permite hacer su pequeñísima cabina. Piensa que si se pudiera poner de pie un rato se le pasaría el cansancio. Sin querer empieza a recordar su juventud, y lentamente se vuelve a adormecer. Con un gran esfuerzo de voluntad logra despertarse.

«Debo concentrarme, puede presentarse algo imprevisto», piensa Lindbergh. «Si tuviera un sextante podría controlar mi ruta; así, no sé cuánto me desvíó. Claro que tampoco podría hacer mediciones con el sextante y llevar al mismo tiempo el avión.»

«La última vez que me quedé dormido me desvíé diez grados de la ruta; si esto me pasa en medio del Océano, cualquiera sabe dónde iré a parar. Si me desvíó hacia el Norte encontraré la costa inglesa, y hacia el Sur la española.»

Son casi las cinco de la tarde cuando Lindbergh divisa los primeros campos de hielo. Los rayos solares que se reflejan en el hielo le ciegan y le distraen. Cada nueva experiencia le anima. Sus enemigos mortales son la monotonía y el cansancio. Poco tiempo después divisa las pequeñas islas de St. Pierre y Miquelon, y en el horizonte las montañas de Terranova. Allí desapareció el piloto francés Nungesser hace doce días, y todavía no le han encontrado. Hasta el intento de Lindbergh, Terranova siempre había sido una base de aprovisionamiento.

El primero que partió de St. John, capital de Terranova, fue el comandante Read, en mayo de 1919. A sus órdenes iban tres polimotores de la Marina Americana, pero sólo uno de ellos pudo llegar a las Azores. Fue el primer vuelo transatlántico.

Un mes más tarde, el australiano Alcock voló hasta Irlanda, luchando continuamente contra fuertes tormentas.

También Hawker y Mac Kenzie intentaron cruzar el Atlántico partiendo de Terranova, pero se sobrecalentó el motor de su avión y se vieron obligados a amerizar en medio del océano. Tuvieron mucha suerte, ya que fueron encontrados por un barco danés, que les recogió.

Lindbergh recuerda las hazañas de sus antecesores y se da cuenta del enorme progreso que ha realizado la aviación desde entonces.

Repentinamente, aparece bajo las alas de su avión la pequeña ciudad de St. John. Se halla rodeada casi completamente de montañas, por esto no la pudo ver antes. No tiene tiempo ni gasolina para permitirse el lujo de dar una vuelta por encima de la ciudad; tan sólo se atreve a descender un poco por la parte del aeródromo y corta gas. Los obreros que allí están trabajando miran asombrados

hacia arriba. Es lo que deseaba Lindbergh, ahora ya saben que ha pasado por allí. Da gas otra vez y atraviesa las montañas hacia el mar.

La visita a St. John ha desviado a Lindbergh unos 110 kilómetros de su ruta, por lo que tiene que introducir correcciones en sus cálculos. El viento sopla por el Oeste; le empuja, pero también le desvía.

A las siete de la tarde, cuando lleva casi doce horas volando, desaparecen las últimas montañas de Terranova. Ha recorrido 1.900 kilómetros, que equivalen a la tercera parte del trayecto.

El tiempo pasa con lentitud. A Lindbergh le parece que ha transcurrido una eternidad desde que desapareció Terranova y apenas hace 20 minutos. Ha oscurecido; sólo se ven las cifras luminosas de los relojes.

Ahora el avión vuela a 1.500 metros de altura y sigue ascendiendo, ya que bajo sus ruedas se extiende una masa de nubes. Si se mete entre las nubes se verá a volar completamente a ciegas; de otro modo puede orientarse un poco por las estrellas. Ascende tanto como puede; las estrellas le parecen más seguras.

La niebla se va haciendo cada vez más densa. Pronto desaparecen incluso las estrellas. Tendrá que seguir durante toda la noche la indicación de la brújula para no perder el rumbo.

«Y cuando ya no vea ni los extremos de las alas, ¿cómo me defenderé del sueño?», piensa el pobre Lindbergh. «Hace más de treinta y seis horas que no duermo». Da más gas para salir otra vez de entre la niebla.

Luego le parece que sueña. Su cabeza choca contra el techo de la cabina. «¿Pero cómo puede ser, si no ha crecido?» La pregunta que se formula le espabila, y en seguida encuentra la solución. Es el cojín de aire, sobre el cual está sentado, que se va hinchando a medida que sube en esta región de baja presión. Abre un momento la válvula del cojín y todo queda solucionado.

A las nueve de la noche Lindbergh continúa sus anotaciones. Altura: 2.800 metros, velocidad: 160 km/h. Cada vez tiene que volar más alto para no meterse entre las nubes. La altura máxima que puede alcanzar es de 4.500 metros, ya que más arriba la atmósfera está demasiado enrarecida para el motor, e incluso para el piloto. Cuanto más sube, más frío hace. A poca distancia, distingue la masa de una gigantesca nube. No le queda otro remedio que meterse en ella. Las estrellas desaparecen de su vista. Ya sólo le quedan los instrumentos para guiarse.

El frío se va haciendo insoportable. De repente se quita el guante de cuero y saca la mano por la ventanilla. Esta se cubre casi instantáneamente de pequeñas agujas de hielo. Asustado, enfoca la linterna sobre las alas. ¡Están cubiertas de hielo! Las válvulas de admisión corren el peligro de cubrirse de cristallitos de hielo. No hay otro remedio que dar la vuelta y salir rápidamente de la nube.

Con mucha precaución acciona el mando. Si la curva es demasiado pronunciada el avión puede entrar en barrena. La velocidad disminuye en 16 kilómetros por hora, y el altímetro en 30 metros, debido al peso del hielo. Seguidamente aumenta el número de revoluciones. El altímetro sigue bajando. Para evitarlo abre completamente el gas. Pasa tres minutos angustiosos, y por fin sale de la nube.

Con la linterna examina el hielo que se ha depositado sobre las alas. Su peso no puede ser excesivo, pero hace disminuir la velocidad en 16 kilómetros por hora debido al mayor rozamiento que ocasiona.

«Si no encuentro un paso a través de las nubes tendré que regresar. Si logro llegar a Nueva York habré volado treinta horas; las suficientes para alcanzar Irlanda. Pero de todos modos será mejor que intente pasar entre las nubes, procurando dirigirme hacia el Sur.»

A las diez, cuando reanuda sus anotaciones, se siente mucho más optimista. La capa de hielo de las alas está desapareciendo y las nubes parecen menos densas. Lindbergh vuela casi inconsciente. Se da cuenta de las cosas, pero tarda en comprenderlas. Por su mente van pasando imágenes y recuerdos de días lejanos.

La noche se hace más clara. «Debe de ser la luna», razona el piloto. «Pero tendría que estar al otro lado del avión. ¿Me habré desviado de mi ruta?»
Consulta el plano.

De Nueva York salió en dirección Norte, y ahora vuela en dirección Sur. Por eso está la luna en el lado contrario.

Su voluntad va cediendo ante el cansancio. «¿Por qué mantener la ruta exactamente? De todos modos llegarás a Europa», le dice una voz interior. Cada vez hace mayores esfuerzos para no dormirse: Daría cualquier cosa para poderse tumbar en una de esas nubes blancas y dormir con tranquilidad.

Ya ha pasado media noche. El viento que sopla del Sur va eliminando todo el hielo. Ya está más cerca de Europa que de América.

Empieza a amanecer. El reloj del avión marca la una hora de Nueva York. Esta noche tau corta se está acabado, pero a Lindbergh le ha parecido interminable.

Ésta completamente agotado. Es la tercera noche que no duerme, Ya no puede mantener los párpados abiertos; los levanta con los dedos para mirar los instrumentos. Luego, contra su voluntad, se le vuelven a bajar. Su espalda está tiesa como un tronco, le duelen los hombros, toda la cara le escuece. Lo único que desea es dormir.

De vez en cuando hace un esfuerzo sobrehumano y corrige la dirección. Luego vuelve a caer en un estado de inconsciencia. Todavía le faltan dieciocho horas interminables de vuelo. Su única preocupación es volar hacia el Este y procurar salvar su vida.

Cuando el reloj del avión marca las tres ya es de día. Lindbergh quita gas y baja hasta atravesar la última capa de nubes. Por la dirección de las olas ve que el viento sopla de espalda. Parece llevar una velocidad de 80 o 100 kilómetros por hora. Todo el mar está cubierto de espuma. Si durante toda la noche se ha mantenido este viento, ya debe de encontrarse más allá de la mitad del Atlántico. Sigue habiendo niebla, pero ya se lo imaginaba cuando salió de Nueva York. Por ahora todo ha resultado tal como lo esperaba, a excepción de la última noche, antes de su partida, que no pudo dormir.

Lindbergh prosigue su lucha contra el cansancio. Todo le parece irreal, Ya no nota el peso de su cuerpo; tiene la sensación de ser inmaterial. Oye voces conocidas que le animan y aconsejan. Pero estas voces humanas están a kilómetros y kilómetros de distancia.

Sus sentidos le engañan. De repente le parece ver tierra, costa. árboles y montañas. Luego, a medida que se va acercando, todo se transforma en niebla y mar.

Empieza la hora 23 de su vuelo. El acelerómetro marca una velocidad de 100 kilómetros. Si el viento sopla a 48 kilómetros por hora, entonces el avión recorre unas 193 kilómetros por hora. y la ruta está calculada por el contrario, para 160 kilómetros por hora. Luego, debe corregirla.

Lindbergh hace un esfuerzo para concentrarse y repasar su ruta, pero no lo consigue. Se golpea la cara, pero no siente nada. Se le empieza a nublar la vista, nota que va a perder los sentidos. Con un último esfuerzo asoma la cabeza por la ventanilla. No sabe dónde está, ya no aprecia si asciende o descende. Está casi sin sentido. Instintivamente se da cuenta que el óxido de carbono de los gases de escape le está intoxicando. Respira profundamente el aire puro que azota su cara. Lentamente se va recobrando. Distingue de nuevo el mar y el cielo.

El peligro que ha corrido le ha despabilado. La presencia de la muerte ha despertado en él las últimas fuerzas.

Los instrumentos señalan la buena marcha de todos los aparatos. El motor funciona correctamente. Lindbergh se anima con la idea de que ya faltan pocas horas de vuelo. Según sus cálculos, ya sólo le quedan 644 kilómetros hasta Irlanda. El reloj señala las nueve. Ha volado ya un día y una hora. Por precaución rebaja el número de revoluciones de motor a 1.575, pues el peso del avión se ha reducido por lo menos en 1.135 litros de bencina consumida. Para ahorrar gasolina podría aún volar más despacio, pero le conviene llegar a París con luz natural.

Las horas de la mañana se alargan terriblemente. El cielo se ha ido despejando. Lindbergh contempla el mar. Entre las olas distingue un punto negro, al acercarse ve que es un delfín. Es la primera señal de vida.

Con una mano sostiene el mando y con la otra repasa sus bolsillos para distraerse; en uno de ellos encuentra su botiquín de urgencia. Dentro hay unas cápsulas que contienen amoníaco. Rompe una de estas cápsulas y se la acerca a la nariz, pero no huele nada; tampoco en los ojos siente el más mínimo escozor. Sus sentidos están muertos.

Poco después aparece una gaviota. El océano empieza a poblarse. La tierra no puede estar muy lejos, pero por ahora sólo se ve mar y cielo.

El viento ha aflojado. En el horizonte aparecen ates grises que preocupan a Lindbergh ¿Cómo va a reconocer la costa si el mal tiempo sólo le permite ver unos kilómetros? Procurará leer el nombre de la primera estación ferroviaria que encuentre. Esto será una buena orientación.

Todos estos pensamientos pasan por su mente mientras guía el aparato como en sueños.

A dos o tres kilómetros de distancia, hacia el Oeste, le parece distinguir unas manchas negras. Se frota los ojos y fuerza la vista. Es una barca de pescadores; no, son dos. La costa europea tiene que estar muy cerca. Se está acabando la travesía. ¿De qué nacionalidad serán las barcas?

Lindbergh ya no se siente abandonado en la inmensidad del Atlántico. Esta sensación le llena de júbilo. Si se le estropeara el motor caería cerca de esas barcas. Alguien le socorrería, le ayudaría a subir a bordo y le dejaría una hamaca para dormir.

Desciende a 15 metros, pero no ve a nadie de la tripulación. En la pasada siguiente aparece una cabeza por una portilla. Lindbergh grita tan fuerte como puede: «¿Dónde está Irlanda?»

Luego mira hacia atrás, pero el pescador hace señas de no haberle entendido. Hace otra pasada, pero la cabeza en la portilla permanece inmóvil. Ya no puede gastar más gasolina ni perder más tiempo. Hacia el Norte se acumulan unas nubes amenazadoras.

Son las once, hora americana, Lindbergh entra en la hora 27 de su vuelo. Las nubes se van disolviendo en el horizonte. Parece como si se transformaran en tierra. Son rojizas y se extienden como si fueran montañas. Según sus cálculos, todavía faltan dos horas hasta Irlanda. Repentinamente se despierta del todo. Impacientemente cambia el rumbo, dirigiéndose hacia las nubes.

Lentamente se separan de las nubes las siluetas de unas montañas, y aparece una costa que se extiende hacia el Este. Abre el plano sobre sus rodillas y compara los puntos más sobresalientes. Ascende a 600 m para tener una vista panorámica más completa. Las cumbres de las montañas son redondeadas, las casas, pequeñas y de piedra. Bajo las alas se abre una pequeña bahía con un pueblo.

Pronto encuentra en el mapa un punto con el que coincide todo lo que ve. El pueblo se llama Valentis, y la bahía, Dingle.

De repente le entra miedo de que todo sea irreal, de que sea la fantasía de su mente agotada. Describiendo espirales desciende sobre el pueblo. Distingue perfectamente la gente que mira hacia arriba, y saluda. Jamás le pareció tan bonita la tierra, tan cordial y simpática la gente.

Con el mapa sobre sus rodillas calcula que sólo le faltan 975 kilómetros hasta París; podrá recorrerlas antes del anochecer.

Lindbergh levanta la mirada del mapa. Su susto es mayúsculo. Ha desaparecido la tierra. Ha desaparecido Irlanda, con sus montañas y casas. Pero esto no puede ser. Mira hacia atrás y ve a una cosa de unos dos kilómetros de distancia la bahía y el pueblo. Había estudiado tan atentamente la configuración de la costa, que había perdido completamente la orientación. Sin darse cuenta había girado 180 grados y se adentraba otra vez en el Atlántico.

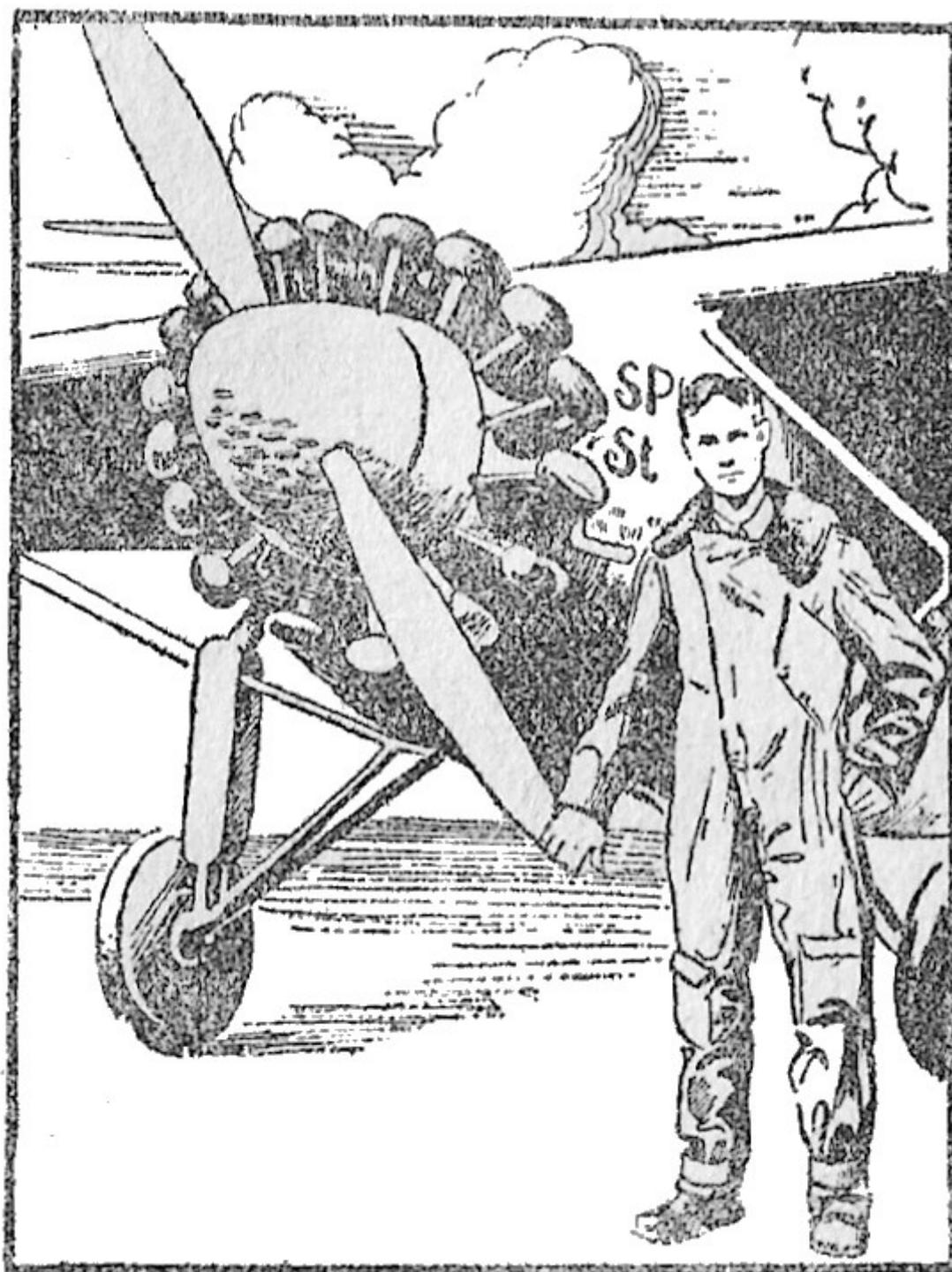
Ya no tiene ganas de dormir. Desde que vio las lanchas pesqueras está completamente despejado, como después de una buena ducha.

Lindbergh endereza su rumbo. El error ha sido inferior a cinco kilómetros. Su suerte ha sido insospechada. Una diferencia de 80 kilómetros todavía le habría parecido un buen resultado. ¿Pero tan solo cinco kilómetros? Nunca se lo hubiera imaginado.

Otra vez vuelve a volar sobre el mar; es el canal de San Jorge. A dos horas de vuelo está Inglaterra, la costa de Cornualles. El tiempo es bueno, tiene gasolina suficiente y está animado. Los grandes peligros y dificultades están vencidos.

Acaba de entrar en la hora 30 de su vuelo. Faltan escasamente cuatro hasta París. Lindbergh da gas. 1.725 revoluciones por minuto. El acelerómetro marca 177 kilómetros por hora.

Lindbergh se siente optimista. Extiende el mapa de Europa sobre sus rodillas y se ve con ánimos para seguir volando hasta Roma. ¡Sería un vuelo de 7.242 kilómetros!



Lindbergh con el «Spirit of St. Louis»

Aparece la alta costa inglesa. ¡Que diferente es Cornualles de América! ¿Cómo podrán vivir los campesinos en una granja tan pequeña? En América, una sola hacienda es más extensa que cien de estas granjas. Baja a 150 metros y se alegra de que la gente levante sus cabezas cuando oyen el ruido de su motor.

El tiempo pasa mucho más de prisa. Han transcurrido tres horas desde que divisó Irlanda, y ya ve a lo lejos el Canal de la Mancha. Por aquí cerca de Dover, hizo Blériot su famoso vuelo. Detrás de aquellas montañas, Lilienthal se lanzó al espacio, y por primera vez voló un ser humano.

Ahora, Lindbergh tiene que cruzar desde Start Point en Inglaterra hasta Cape de la Hague en Francia. Son 137 kilómetros de distancia. Hace algún tiempo le hubiera asustado volar tanto tiempo por encima del mar con un avión de tierra. Hoy le parece, una pequeñez en comparación con el Océano. Ascende hasta 600 metros. El sol se está poniendo, pero en media hora ya verá la costa francesa.

Desde lejos distingue en seguida la ciudad de Cherburgo. Ya vuela sobre el país de su meta. Ha hecho el primer vuelo sin escala entre América y Europa. Sólo faltan 322 kilómetros hasta París. Vuela a lo largo de la costa francesa hasta Deauville.

Empieza a pensar lo que hará cuando llegue a París. Primero guardará el *Spirit of Sant Louis* en el hangar. Seguidamente telegrafiará a su casa y a sus socios, dándoles la hora de llegada. Se quedarán sorprendidos. Habrá llegado unas tres horas antes de lo previsto. Luego buscará un hotel para dormir. Todo lo demás puede esperar hasta mañana.

Lindbergh sólo habla un poco de francés y no lleva visado de entrada. Llegando con tres horas de antelación quizá no haya nadie para recibirle. Confía en que habrá algún mecánico o piloto que sepa algo de inglés. También tendrá que comprarse ropa nueva, pues en el avión, para aligerar peso, no lleva ni una camisa limpia.

Calcula que habrá batido el récord mundial de vuelo a distancia, pues desde Nueva York serán unas 5.632 kilómetros.

El cielo es de color rojo por el Oeste; por el Este ya es oscuro.

El avión vuela bajo, a unos 150 metros de altura. A su paso, las gentes salen de sus casas y miran. Parece que estuvieran cenando y se hayan asomado al oír el ruido del avión.

Aquí, en Francia, ya son las nueve y media. Lindbergh decide cenar también. Puede comer y beber todo lo que quiera. Es su primera comida desde que salió. El panecillo no le gusta, no le sabe a nada. Para tragar los bocados tiene que ir bebiendo.

El papel del bocadillo lo guarda. Los campos le parecen tan cuidados y limpios que sentiría ensuciarlos con un papel de bocadillo.

Han desaparecido los colores de la tierra, todo está bañado en sombras. En los pueblos brillan algunas luces. Los pocos kilómetros que faltan hasta París tendrá que volarlos a oscuras, pero la noche es muy agradable y tranquila.

Lindbergh vuela a 1.200 metros de altura cuando percibe un resplandor. Son miles y miles de pequeños puntos luminosos dispuestos de un modo geométrico. Son las luces de París. Algo descentrada se yergue una columna luminosa, la torre de Eiffel. Emocionado, el piloto americano da una vuelta alrededor de la torre y luego enfila hacia Le Bourget.

Este aeródromo no está marcado en su mapa. En Nueva York le dijeron: «No se preocupe, es un aeródromo muy grande. Volando hacia el Norte ya lo encontrará.»

A la izquierda del avión aparece una gran mancha negra. Por su tamaño podría ser el aeropuerto. No se ven señales luminosas de posición ni focos. Pero una planicie tan grande sólo puede ser aeródromo.

Lindbergh quita gas y empieza a descender con precaución. Una tras otra van apareciendo unas manchas más claras: son los hangares; luego ve los focos en fila. Unas luces que parecían proceder de una fábrica resultan pertenecer a una multitud de automóviles.

Sólo una esquina del inmenso aeropuerto está iluminada. Lindbergh decide descender y hacer una pasada para indicarles que quiere aterrizar asegurarse de que la pista está libre, «Sí quieren que aterrice en otro sitio ya encenderán las luces», piensa Lindbergh.

Luego vuelve a dar gas y sube a 300 metros, pero nada cambia en el suelo; por lo tanto, gira e inicia el aterrizaje.

Baja el morro del avión y quita gas. El zumbido del avión se debilita, parece que todo quede silencioso como si le rodeara un vacío. El avión pesa ahora mucho menos y por lo tanto baja lentamente. Lindbergh aprieta el mando hacia adelante. Las ruedas tocan suavemente la pista y vuelve a despegarse. Ahora inclina más fuertemente el mando, y la cola toca también tierra. El *Spirit of Saint Louis* rueda por la pista perdiendo velocidad hasta pararse en el centro de Le Bourget.

Lindbergh quiere dirigir el avión hacia los hangares, pero no puede. Toda la pista está invadida por una multitud que corre hacia él. Jamás había pensado que le hicieran tal recibimiento. En un minuto está rodeado de gente. Todos gritan su nombre. La muchedumbre se apiña junto al avión. Lindbergh oye cómo cruje el fuselaje bajo la avalancha. Quiere bajar del avión, pero cuando abre la portezuela le cogen multitud de manos y le suben en hombros. Pierde el casco, que recoge un periodista americano y se lo pone. Alguien grita: «Ese es Lindbergh», y señala al periodista americano. Inmediatamente, los curiosos se lanzan sobre éste en avalancha y sueltan al verdadero héroe, que por fin puede pisar tierra francesa.

FIN

SERVIDORES de la CULTURA
Pequeños Grandes Libros
ENCICLOPEDIA PULGA
AYER - HOY - MAÑANA



TODO EL MARAVILLOSO MUNDO
DE LA CIENCIA, DEL ARTE, DE
LA TECNICA, DE LA LITERATURA,
HISTORIA, VIAJES, BIOGRAFIAS,
etc.
A SU ALCANCE.

N.º 74

1'50 Ptas.